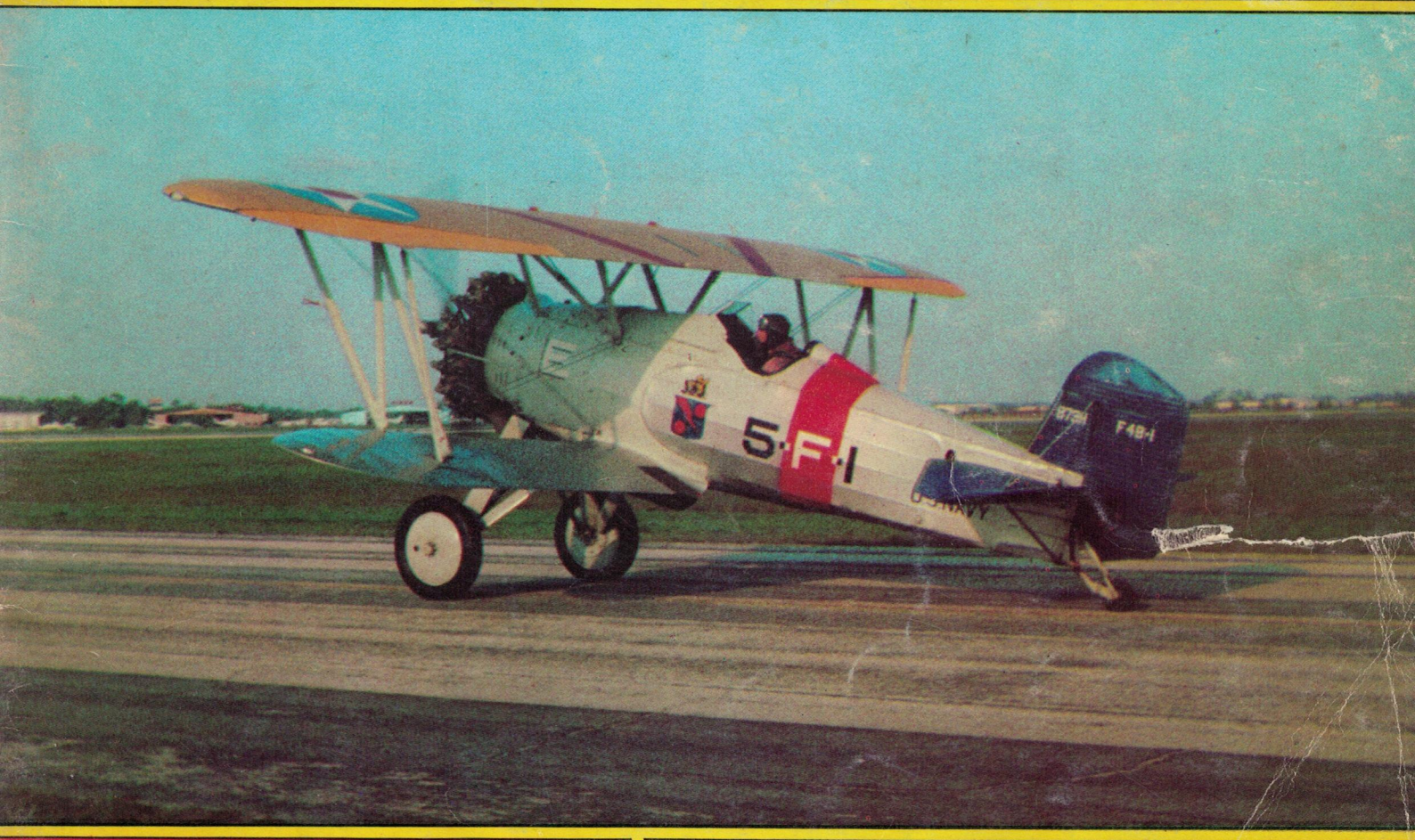
AERODEPORTES

Nº 66 — Agosto de 1987 — ₳3,50



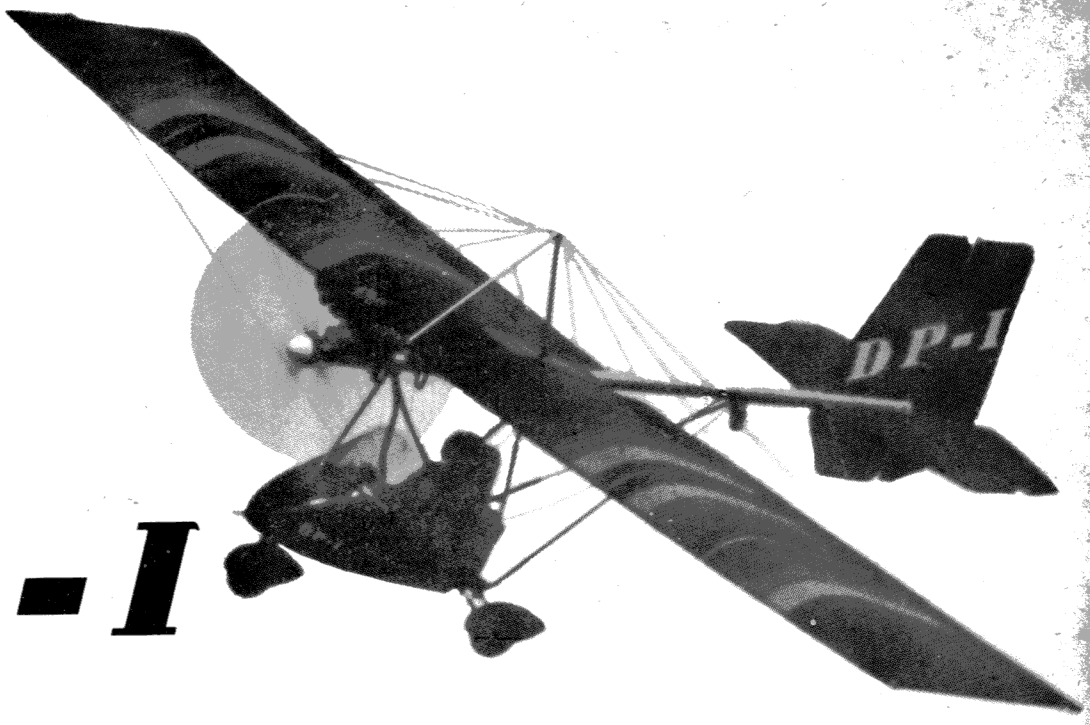
Volando el "Taifun"

Hélices Para Aeromodelos

Equipamiento de Pequeñas Pistas

Los ULM en Brasil

¿Qué le Falta al Volovelista?



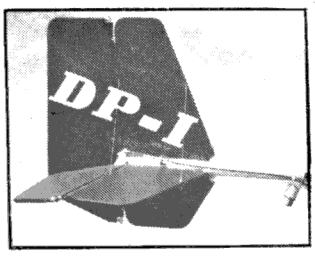
DP-I

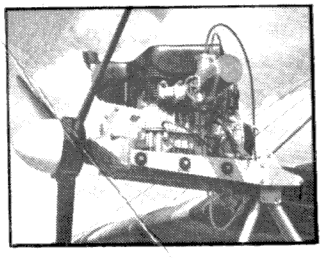
...EL PLACER DE VOLAR

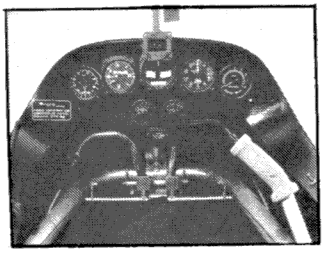
El Nro. 1 de los ultralivianos producido por DPZ, la unión de DI PALMA Y ZANELLA.
–El Primero en cruzar la Cordillera de los Andes sobre el Cristo Redentor (4.200 m.)
–Record mundial de velocidad sobre cursos reconocidos en la clase C-1-a (menos de 500 kg)

Pensando para su confort:
Equipado con motor Rotax con reductor a engranajes y hélice tripala de paso variable.
Comando en los tres ejes.
Tren principal con suspensión elástica, frenos independientes y carenado de ruedas.
Butaca con apoya cabeza.
Cinturón de seguridad de 5 anclajes.
Rueda de nariz carenada y orientable.

Parabrisas de acrílico aeronáutico integrado a la carlinga y al tablero.
El instrumental incluye el indicador de nivel de combustible, cuentarrevoluciones, velocímetro y cuenta horas y puede ser completado con opcionales.
Totalmente construido con materiales aeronáuticos nacionales e importados.







Consulte características y concrete prueba de vuelo en las Concesionarias "ZANELLA" de todo el país o bien coordinando con DPZ al 750-7359 / 750-4226 al 29 y 750-4220 (Sr. Moretti o Sr. Gatti).

AERODEPORTES

AÑO VII — Nº 66 — Agosto 1987
Precio del Ejemplar A 3,50

Revista mensual ilustrada, órgano informativo de la Confederación Argentina de Entidades Aerodeportivas (CADEA) y continuadora de la publicación "Espacio Aéreo Deportivo".

DIRECTOR
Tomás Dánil Berriolo

COLABORADORES ESPECIALES
Gilberto Julián Riega, Ildefonso Domingo Durana, Ricardo Marcelo Buffet, Algerio Nonis, Rubén Dallochio, Armando Picón y Ladislao Pazmany

RELACIONES PUBLICAS Y PUBLICIDAD
Carlos A. Marsal
Mirta Durana
Miguel Alberto Conde

SECRETARIA
Norma Barrios de López

ASISTENTE DE DIRECCION
Graciela Ferrari

COORDINACION GRAFICA
Daniel Alfredo García

ASISTENTE GRAFICA
Miriam Fernández de Navarro
Andrea Barberis

ARMADO
Norberto Barberis

ARTE
Rubén Puppo

SUSCRIPCIONES Y DESPACHO
Norma Elia Sansone

ARCHIVO
Daniel Rupérez

CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR
Austria: Friedrich Wegerer, C.v. Hatzendorfstrasse 29, A-8010, Graz. **España:** Rafael García Albalá, Avda. de Bruselas 68 5º 1, Madrid 28. **Chile:** Sergio Barriga Kreft, H. de Aguirre 4024, Santiago. **Francia:** Jean de Medrano, 35 Rue Louis Pasteur, Luville sur Orge, 91310. **Italia:** Plinio Rovesti, Via Picerli 44, 00120, Rieti. **Perú:** Raúl Cabrera Vélez, Los Jazmines 265, Lince, Lima. **Estados Unidos:** Ladislao Pazmany, P.O. Box 80051 - San Diego - California 92138

Publicación adherida a la Asociación de la Prensa Técnica Argentina.

CADEA es miembro activo de la Federation Aeronautique Internationale.

SUSCRIPCION ANUAL (12 Ediciones)

Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay	u$s 25
América	u$s 37
Europa y Oceanía	u$s 47

Sumario

Sumario
Sumario
Sumario
Sumario
Sumario

Diploma de Honor del Círculo de Escritores de Aeroastronáutica

* * *

Diploma de Honor 1985 de la Federación Aeronáutica Internacional. (FAI)

Acrobacia Aérea
Competencia en Venado Tuerto 56

Aerofilatelia
Charles A. Lindbergh: Piloto de Correo Aéreo; por Algerio Nonis 41

Aeromodelismo
Las Increíbles, Pequeñas Máquinas Voladoras; por Oscar A. Lastra 38
Hélices Para Modelos con Motor de Goma; por Eliseo Scotto 48

Construcción Amateur
El "Foga" 253; por Néstor R. Fornés 33
Un Avión Para Seguir Volando; por Ader Sálice 62

Gente
Desde Alemania Federal y por el Mundo: Althaus Horst; por Carlos Lalín 15

Historia Aeronáutica
La Aeroposta Argentina, Sociedad Anónima; por Terencio E.O. Spaini 4

Noticias
Carné de Identidad: AC. Comodoro Rivadavia; por Bernardo Resnik 2
Enriquezca su Información; por Com. Eduardo W. Marinelli 55
¿En qué Andan los Clubes? 32
Síntesis Aerodeportiva 52
Noticias Gráficas 60
¿Dónde y Cuánto?; por Carlos A. Marsal 66

Opinión
Editorial: Mensaje del Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea 3
De Aquí... y de Allá; por Gilberto Julián Riega 34
Correo Aerodeportivo 69

Paracaidismo
Paracaidismo en la Nieve; por R. Wegerer 24
25º Aniversario de FAP 51

Ultralivianos
Un Ultraliviano Anfibio; por Ricardo M. Buffet 9
ULM en Brasil; por Daniel Gómez 20

Vuelo a Motor
Triunfó Pedro Gadda; por Bernardo Resnik 12
Sobre California, Diurno y Nocturno; por Bernardo Resnik 18
El Equipamiento de Pequeñas Pistas; por Iván de Benedictis 46

Vuelo a Vela
M-14, Propuesta Para una Nueva Clase FAI; por Miguel Alberto Conde 29
Volando el "Taifún" 17-E; por Aldo Berardi 14
Lo que le Falta al Volovelista; por Jean de Medrano 10

Fotografías de Tapa

Superior: *Avión "Boeing" 100 modelo P12-B, pintado como los clásicos "Navy's" F-4B1. Estas máquinas tenían muy buenas condiciones de ascenso y podían hacer un "looping" desde la línea de vuelo. (Foto, Enrique Rivelli).*

Inferior: *Magnífica vista de un aladeltista en pleno vuelo. La cámara está ubicada en la parte inferior del ala y es accionada por el piloto. (Foto, Gustavo Mateu).*

Carné de Identidad

Aeroclub Comodoro Rivadavia

Bernardo Resnik

El avión más nuevo del AC Com. Riv., en 1986, apadrinado por el vicegobernador del Chubut y por la hermana del primer presidente del aeroclub.

Seguimos recorriendo el país aeronáutico, y hoy apuntamos hacia el sur, hacia la ventosa Patagonia. Y como prueba de que a la dureza del viento se la puede mitigar con poéticos conceptos, transcribimos términos volcados por el actual secretario del Aeroclub Comodoro Rivadavia, nuestro amigo "Leo" Vargués:

—Aún cuando ya han pasado tantos años desde aquel 25 de abril de 1935; aún cuando ya no queda entre nosotros ninguno de aquellos que, sedientos de vuelo y cielo, quizás tímidamente, ocuparon sus lugares en aquella asamblea de donde surgió, vacilante como un pótrillo recién nacido, el Aeroclub Comodoro Rivadavia.

Pero podemos imaginar cómo fue aquello: todo por hacer. Juntar dinero para el primer avión, el esfuerzo de todos en aquella época tan distinta; en un mundo atravesando las puertas de la Segunda Guerra Mundial; con un Estados Unidos en plena crisis económica; con música de Bing Crosby y una Argentina de tango y jazz.

Sí; así fue. Así llegó aquel "De Havilland Moth". Así fueron los primeros cursos: "a coraje y biplano".

¿Hace cuántas anécdotas que todo ello ha ocurrido? ¿Y quién no ha tratado de hacerse a la idea de la vida en aquellos días, cuando murió el fundador Próspero Palazzo? Cuando la nieve y el hielo cortaron el vuelo de su "Late" 25 de la Aeroposta, para que el fuego terminara con todo.

Pero la vida continúa. Los años pasan y hoy, cuando el sintetizador ha pasado sobre el bandoneón, cuando las crisis y los aciertos han cambiado el nombre de sus actores, el aeroclub sigue en su lucha. Otros son los nombres, pero similar el sueño: Volar.

Allí atrás está, unido por el hilo del recuerdo, aquel día en el que cargados de melancolía, hubo que cerrar las valijas llenas de nostalgia y abandonar lo que fue la casa durante tantos años. Era el progreso implacable, que lo dictaba. Ya no había lugar para el aeroclub. El aeródromo del kilómetro 9, sólo tenía cabida ya para los grandes, que otrora fueron huéspedes.

Así, luego de algunas pruebas fallidas, el Aeroclub Comodoro Rivadavia se instaló en el Barrio Industrial. Claro, no era como hoy, denso de empresas, talleres, hoteles y estaciones de servicios. Sólo el aeroclub y el autódromo. Mediaba la década de "Los Beatles".

Aquí se vio el asfalto y la iluminación, nacidos del esfuerzo y el sudor. Ya son nuestros días; cuando se vendió el último "Pa-12", último de aquella raza gloriosa de aviones.

Y así se abrieron las puertas del hoy, enlazando como eslabón de una cadena, el pasado al futuro. Con proyectos, algunos casi en la punta de los dedos, otros no tanto. Se quiere un aeroclub grande, pero más de lo que permita seguir siendo una familia. Las puertas están abiertas a todos los que quieran compartir sueños. En el Aeroclub Comodoro Rivadavia se quiere enseñar y aprender, y más que nada se quiere Volar.

Muchachos de Comodoro: hemos visto lo que han hecho, moviendo piedras y luchando contra el viento. Continúen acortando las distancias en nuestra extensa Argentina.

Ficha Identificatoria

Denominación	*Aeroclub Comodoro Rivadavia*
Dirección y Teléfono	*Casilla de Correo 124 - (9000) - Comodoro Rivadavia - Chubut. Teléfono (0967) 24671*
Fecha de Fundación	*25 de Abril de 1935.*
Ubicación del Aeródromo	*4554 S 6735 W - 8 km al SSW de Comodoro Rivadavia.*
Características de Pista	*09/27 Asfalto 1000 x 20 m Balizamiento Eléctrico 07/25 Asfalto 850 x 20 m*
Servicios	*Bar - Hangaraje - Casero - Balizamiento*
Combustible	*Nafta 80/87 y 100/130*
Nombre Presidente	*Oscar Rubén Barquín*
Nombre Secretario	*Atilio Leonardo Vargués*
Nombre Instructor	*Marcelo Rubén Fernández*
Actividad	*Vuelo con Motor - Aeromodelismo*
Aviones	*"Cessna" 310 - "Piper" "Arrow" IV - "Cessna" 182 - "Piper" PA-28*

EDITORIAL

CADEA

CONFEDERACIÓN ARGENTINA DE ENTIDADES AERODEPORTIVAS

Jefe del Estado Mayor General

Fuerza Aérea Argentina

En el presente año celebramos el "75º aniversario de la creación de la Fuerza Aérea Argentina", institución de hoy que tiene su origen en el año 1912, cuando la iniciativa y admirable visión de un grupo de entusiastas por la actividad aérea, aúnan esfuerzos y trabajo para fundar la Escuela de Aviación Militar.

Desde aquel humilde y honroso comienzo, hemos recorrido un largo y sacrificado camino, con tropiezos, frustraciones, errores y fracasos, pese a los cuales, todos los hombres, civiles y militares que pasaron por sus filas, jamás arredraron ante dificultad alguna y por el contrario pusieron su máximo empeño en perfeccionar continuamente la ejecución de la tarea emprendida.

Ese magnífico esfuerzo, no fue realizado en vano, pues a la par de las dificultades que se enfrentaron, también podemos contabilizar cantidad de acciones meritorias y aún exitosas.

En igual forma por tener nacimientos coetáneos la aviación civil de nuestro país fue sufriendo similares contingencias, a las que superó posibilitando el desarrollo verdaderamente significativo que hoy podemos apreciar, en la aviación comercial, en las instituciones aerodeportivas y también en la actividad aérea privada, todas ellas por demás representativas de la calidad y capacidad humanas de los que hacen del vuelo una profesión con mayor contenido espiritual que material.

Juntos civiles y militares en época reciente, en total y armónica comunión de ideales, asumimos el compromiso mayor de nuestra actividad aérea, cual es la defensa de la soberanía nacional, y el mundo es testigo de las proezas realizadas en la gesta de Malvinas, donde un puñado de hombres de bien sin distinción alguna del ámbito de extracción jugaron sus vidas y dieron pruebas de eficiencia y determinación.

Por todo ello, como integrantes de la sociedad argentina y plenamente conscientes de que la difusión de la actividad aérea civil es elemento indispensable para propiciar y agilizar el desarrollo del país en todas sus áreas y a la vez es factor fundamental para generar la vocación aeronáutica en todos los ciudadanos, consideramos que, el festejo de los "75 años" no es excluyente, sino por el contrario, son partícipes del mismo todos aquellos que de una u otra manera han hecho del vuelo y todo lo que con él se relacione, una forma de vida.

Por tal motivo el jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, desea hacer llegar por este medio, un especial saludo y la seguridad del incondicional apoyo y amistad, a todas las instituciones y hombres que han abrazado la actividad aérea como expresión de esfuerzo conjunto, tendiente al logro de una noble causa, "el bien del país".

Brigadier Mayor
Ernesto Horacio Crespo

Terencio E. O. Spaini

La Aeroposta Argentina, Sociedad Anónima

La aviación comercial argentina tiene un punto divisorio bien definido entre la época en que el vuelo tiene valor vocacional y muy poco valor económico y el que sus rendimientos directos o indirectos lo hacen en gran parte víctima de la lucha comercial y política. Ese punto, zona o época, es la historia de Aeroposta Argentina en sus tres denominaciones: Aeroposta Argentina Sociedad Anónima, Aeroposta Nacional y Aeroposta Argentina Sociedad Mixta. A esa línea de vuelo, la primera empresa aerocomercial argentina en el concepto actual, no debe separarse la Sociedad Anónima que dirigió la Aeroposta Argentina en su segunda época, entre 1935 y 1946, y que debió ceder el nombre de Aeroposta Argentina para la creación de la Sociedad Mixta, y adoptar el de Sociedad General de Aviación, Sociedad Anónima.

Tres decretos del Poder Ejecutivo marcan el límite cronológico de estos lapsos:

26 de setiembre de 1927 — Art. 1°: Autorízase para funcionar como sociedad anónima, previo cumplimiento del artículo 319 del Código citado (de Comercio), en los plazos del artículo 21 del decreto reglamentario de la Inspección General de Justicia, a la Sociedad "Aeroposta Argentina", constituida en esta capital, el cinco de setiembre de mil novecientos veintisiete y aprúebase sus Estatutos de Fs. una vuelta (1 vto.) a ocho (8), con las modificaciones de fs. veinticuatro. Art. 2°: De forma. Firmado: **Alvear**- Antonio Sagarna.

23 de noviembre de 1935 — Art. 1°: Aprúebase /// las reformas introducidas en los Estatutos de la Sociedad Anónima "Aeroposta Argentina", por asamblea realizada el 21 de junio de 1925. Art. 2°: De forma. Firmado: **Justo** - Manuel de Iriondo.

23 de noviembre de 1946 - N° 19258/46 — Art. 1°: Aprúebase, /// las reformas introducidas por la asamblea celebrada el 14 de mayo de 1946, en el estatuto de la citada sociedad, la que conforme al nuevo Art. 1° en lo sucesivo se denominará "Sociedad General de Aviación" Sociedad Anónima. Dicha sociedad deberá dar cumplimiento a las disposiciones del Decreto de 12 de enero de 1932, sobre inscripción ante el Registro de la Propiedad de su nueva denominación con respecto a los bienes inmuebles que posea. Art.2°: De forma. Firmado: **Perón** - B. Gache Pirán.

Cada una de esas etapas fue un resultado del esfuerzo sobrehumano que aceptó el desafío de un Estado que no creía en el futuro de la aviación comercial. Y que debió aceptar el más injusto reconocimiento de su aporte para el desarrollo de gran parte del territorio argentino, la pérdida de sus frutos.

En la primera un industrial francés, Marcel Boulloux-Lafont, a costo de la pérdida de toda su fortuna, financió la creación de toda la línea, sus sucursales, bases y equipos, además de la contratación del mejor personal de vuelo francés. Junto con Vicente Almandos Almonacid, que demostrara en la Primera Guerra Mundial ser uno de los "hombres de acero" de la vieja "Latecoere", repartió la gloria de crear la primera empresa aerocomercial de vuelo de línea de la República Argentina, la primera en formar e incorporar al personal argentino que lo sucedería y desarrollar la integración de la Patagonia argentina al territorio nacional.

Aeroposta Argentina cumplió magníficamente su cometido hasta el año 1930, en que la crisis mundial obligó a Francia a limitar la ayuda que debía prestar a la empresa. Los procedimientos seguidos contra Bouilloux-Lafont son aún una vergüenza para Francia, que años después reclamó sus derechos pioneros para la operación de Air France.

Con los abandonados equipos, en las abandonadas bases, y siguiendo los lineamientos de operación de Aeroposta Argentina, un grupo de hombres dependientes de la Dirección de Aeronáutica Civil, decidieron continuar con los vuelos reclamados desesperadamente por la escasa población del sur del país. Sin trámites legales de registro, nació "Aeroposta Nacional", más un paliativo que una empresa aerocomercial. La línea fue conducida por Rufino Luro Cambaceres, ex piloto de Aeroposta y "hombre de acero" entre los pioneros. La falta de organización comercial y la poca ayuda del Estado, fueron rápidamente debilitando a la Aeroposta Nacional hasta que un grupo de industriales decidió revivir a la Aeroposta Argentina, lo que materializó el 23 de noviembre de 1935.

Un honesto directorio formado por los argentinos de mayor experiencia comercial en la zona sur del país, respaldados por los mayores industriales de la Patagonia y con el apoyo moral y físico de todos sus habitantes, consiguió construir una línea ejemplar. Estando en pleno desarrollo... Bueno, para evitar lo que puede ser considerado una opinión subjetiva, creo necesario dar la palabra a sus verdaderos actores transcribiendo textualmente la primera "Memoria" de la empresa "Sociedad General de Aviación" que por ser comercialmente la continuación de la primera "Aeroposta Argentina" lleva el número "19ª". La "Sociedad General de Aviación" continúa hoy sus actividades en la misma sede que tenía cuando era "Aeroposta Argentina", Avenida Diagonal Julio A. Roca N° 610, Buenos Aires, Capital Federal. Pero cada vez más lejos y con menos gente, de esa empresa pionera.

Memoria

Correspondiente al decimonoveno ejercicio social terminado el 31 de diciembre de 1946.

Señores Accionistas:

Circunstancias de excepción dan a esta Memoria mayor amplitud de la que corresponde a estos documentos cuando deben sólo informar sobre la obra realizada en un año de labor; una Compañía como la nuestra, que llega al final de una concesión de diez años con subvención del Estado, otorgada para la prestación de un importante servicio público, debe, aunque sólo sea sucintamente, detallar cómo ha desarrollado su acción, los beneficios que ha aportado, y si éstos están en concordancia con los sacrificios a que obligó su mantenimiento. Por esta razón, la presente ha de contener informaciones que, aún conocidas por los señores accionistas, creemos conveniente incluirlas al término de la segunda etapa cumplida por la Sociedad, que se cierra a poco de finalizar el pasado ejercicio.

Es pues oportuno recordar el origen de la Empresa, que se remonta a 1929, año en que, por iniciativa del entonces presidente de la "Compagnie Generale Aeropostale" señor Marcelo Bouilloux Lafont, asesorado por el aviador argentino Capitán Vicente Almandos Almonacid, se inician las líneas al Paraguay y a la Patagonia, financiadas con capitales franceses.

La línea del Sur partía entonces de Bahía Blanca y llegaba solamente hasta Comodoro Rivadavia; el material de vuelo, de fabricación también francesa, era manejado por pilotos de igual nacionalidad, escogidos entre los mejores con que contaba la aviación de ese país; éstos se dedicaron al mismo tiempo a instruir a nuestros aviadores quienes muy pronto se mostraron tan hábiles como sus maestros.

Poco tiempo después que esta línea habíase extendido hasta Río Gallegos debió suspenderse al igual que la del Paraguay, porque al realizarla sin ayuda oficial los quebrantos de explotación fueron tan considerables

que las pérdidas llegaron a dos y medio millones de pesos. Esta circunstancia hizo que la Dirección General de Aeronáutica Civil estimara conveniente tomar a su cargo la explotación de la línea al Sur, empleando el propio material de la Compañía. Pero, pocos meses después, pudo la Empresa continuar sus actividades en esta ruta con la cooperación ahora del Gobierno, quien le otorgó una pequeña subvención en efectivo, y la de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, "Diadema", "Astra", Ferrocarrilera de Petróleo, e Industrial y Comercial de Petróleo, que facilitaron el combustible necesario; ello permitió, no sólo reanudar el servicio hasta Río Gallegos, sino prolongarlo hasta Río Grande (Tierra del Fuego) manteniéndose así hasta el año 1936.

Sin embargo, aún cuando la ayuda que acabamos de señalar permitió sostener la regularidad de los servicios, no fue suficiente para equilibrar el presupuesto de la Empresa y mucho menos para facilitar la adquisición de nuevo material de vuelo, ni ampliar la infraestructura. Por eso al llegar 1936, los aviones se acercaban al límite de su utilización normal sin que la Sociedad dispusiese de recursos para reemplazarlos, y sin que su situación general le permitiera realizar en plaza las operaciones de crédito, o financiar el aumento de capital, que le eran imprescindibles para afrontar la solución del problema. Por otra parte, aunque hubiese encontrado un arbitrio para comprar nuevo material, siempre se hubiera visto sin recursos para construir las pistas e instalaciones adecuadas a los nuevos aviones, e instalar la imprescindible red de estaciones radiotelegráficas y los talleres de manutención y reparaciones generales, mejoras esas que exigían una inversión muy considerable.

Con esa situación de extrema gravedad y considerando que los accionistas franceses no estaban dispuestos a participar en un aumento de capital, la Empresa, imposibilitada de cumplir siquiera en parte el vasto programa que era necesario realizar, hizo que la misma, cerrando el primer ciclo de su evolución, fuese transferida a un grupo de capitalistas argentinos, encabezados por el Doctor Ernesto Pueyrredón, que adquiere la casi totalidad de las acciones, con el propósito de salvar a la Empresa y continuar la meritoria obra iniciada en beneficio de la Patagonia en particular y de la Nación en general.

Cuando los accionistas argentinos asumen el control de la Sociedad, gestionan del Gobierno de la Nación y obtienen del mismo la concesión para explotar la línea al sur durante diez años con una subvención de $ 1,50 por kilómetro recorrido, que reemplaza a las fórmulas de ayuda antes mencionadas.

Es así como el nuevo Directorio da comienzo a la segunda etapa de evolución de la Sociedad. Con sus nuevos recursos adquiere modernos aviones trimotores "Junkers" JU 52 con capacidad para 17 pasajeros, provistos con el más adelantado instrumental de navegación, y procede a reorganizar por completo los servicios.

La sustitución de los motores "Laté" de 4 y 8 pasajeros, por los trimotores "Junkers" exigía una instrucción especial del personal para adiestrarlo en su manejo, a cuyo efecto debimos contratar un verdadero experto en la materia para entrenar a los pilotos; y en cuanto a los mecánicos y radiotelegrafistas los enviamos al extranjero para que efectuasen sus estudios. Además, para facilitar las operaciones de esos aparatos de mucho mayor peso y velocidad, debimos acondicionar y mejorar los campos de aterrizaje y para la transmisión a los aviones en vuelo de las marcaciones de gonio, datos meteorológicos y demás informaciones en general, así como para irradiar los despachos de servicio a la central de Pachecho y a las escalas, se creó una red de estaciones radiotelegráficas que abarcó toda la línea. Al mismo tiempo se construyeron nuevos hangares, casillas de pasajeros y para meteorología, galpones de depósito, etc., se instalaron redes de energía eléctrica y de telefonía, se ensancharon los campos y sus correspondientes cercos, construyéndose también, o mejorándose, las vías de acceso a los mismos. Finalmente, se procedió a la reorganización y ampliación del servicio en las agencias locales.

A esas mejoras, se añadió la de extender la línea hasta la Capital Federal, instalando en nuestro aeródromo de General Pachecho la cabecera del servicio que hasta entonces había estado en Bahía Blanca, y así, sin utilizar todavía el nuevo material de vuelo, en el mes de febrero de 1937 los aviones "Laté" de 8 pasajeros comenzaron a realizar sus viajes desde Buenos Aires.

Aquella evolución se encara con verdadero entusiasmo desde el instante en que el Gobierno acuerda la nueva concesión y con los nuevos trimotores se pone en marcha con todo éxito, el 14 de octubre de 1937, día en que el primero de los nuevos aviones "Junkers" inició los viajes regulares desde la Capital Federal para recorrer la ruta más austral del mundo a través del cielo patagónico.

En esta evolución progresista, se van señalando otras fechas que por su importancia merecen recordarse: el 22 de mayo de 1941, se extiende hasta Río Gallegos la segunda línea que solamente llegaba hasta Comodoro Rivadavia, quedando así dos servicios semanales, éste y el ya establecido entre la Capital y Río Grande; el 28 de abril de 1944 se inicia el tercer servicio entre Buenos Aires y Comodoro Rivadavia, y el 9 de febrero de 1945, el mismo se prolonga hasta Río Grande, inaugurándose las escalas de Lago Buenos Aires, Cañadón León y El Calafate (Lago Argentino), con lo que la Empresa lleva su influencia hasta la precordillera. Con estos tres nuevos campos se eleva a 9 el número de los aeródromos de nuestra propiedad, sobre un total de 13 que utilizan nuestras líneas. El 19 de enero de 1946 se establece la línea entre la Capital y Mar del Plata, que funciona durante el verano.

Otro aspecto importante que debe señalarse es el que se refiere a los estudios llevados a cabo con miras a la implantación de nuevas líneas. Entre ellas merece especial mención la proyectada entre la Capital, San Carlos de Bariloche y Esquel con escalas en Santa Rosa y Neuquén. Con tal propósito, en el curso del año 1939 se realizaron varios viajes de reconocimiento con un trimotor "Junkers" para situar los campos de aterrizaje y determinar la ubicación de las estaciones de radio. Se dio un principio de ejecución al proyecto con la adquisición de una superficie de 100 hectáreas situadas a 8 km de Bariloche, a orillas del Lago Nahuel Huapi, pero cuando los estudios estaban terminados y se iba a proceder a la instalación de los aeródromos y de las estaciones radioeléctricas, el Comando de Aviación del Ejército resolvió tomar a su cargo la explotación de esa línea para lo cual utilizó los estudios efectuados por nuestra Empresa y se instaló también en nuestro campo de Bariloche que más tarde fue donado al Estado, sin cargo, por nuestra Compañía. Esta donación fue aceptada por Ley N° 12.881 sancionada por el Congreso de la Nación.

Material

A causa de la guerra se presentaron grandes dificultades, tanto para conseguir los elementos necesarios al mantenimiento de nuestro material de vuelo en perfectas condiciones como para la adquisición de nuevas unidades.

Sin embargo, en este período, conseguimos en el continente dos nuevos trimotores "Junkers" Ju 52, un monomotor "Beachcraft" y una importante cantidad de motores e implementos de repuesto. Además, después de largos trámites, pudimos igualmente importar en plena guerra, de los Estados Unidos de Norte América, motores, hélices y piezas de recambio que nos permitieron conservar la marcha regular de nuestra organización. Estas medidas fueron completadas con la adquisición en plaza de gran cantidad de materiales que anteriormente no se fabricaban en el país, por no contarse con metales de aleaciones especiales, y cuya elaboración fue sugerida y estimulada por nuestra Empresa. Al respecto nos complace señalar, una vez más, que esa fabricación ha sido excelente y que obtuvimos con esos elementos nacionales casi tan buenos resultados como los que era dable esperar del material original, si bien su costo fue más elevado.

Como en los comienzos no contábamos con talleres propios, ni con suficiente personal técnico, para efectuar la manutención y conservación de nuestra flota, nos vimos obligados a recurrir a la organización que tenía instalada en Quilmes la empresa vendedora de los aviones, que utilizaba para sus líneas el mismo tipo de máquina. Esta situación no duró mucho, por cuanto, desde el primer momento, fuimos preparando el montaje de nuestros propios talleres en el aeródromo de General Pacheco; y en cuanto estuvieron listos, comenzamos a efectuar en ellos todos los trabajos de conservación y reparación de las máquinas, consiguiendo así, en corto plazo, prescindir completamente de los servicios de Quilmes, con evidentes ventajas de todo orden.

De cómo se han efectuado siempre esos trabajos, dice mucho la opinión altamente favorable que su ejecución ha merecido a los técnicos de las fábricas de motores y planeadores que en diversas oportunidades visitaron nuestros talleres.

Ayuda del Estado

Para la ruta inicial por la costa atlántica, desde Buenos Aires hasta Río Grande, el Gobierno nos acordó una subvención de $ 1,50 por kilómetro recorrido.

Ese aporte coincidía con el límite más bajo de subsidios que en otros países se acordaba oficialmente para estimular el desarrollo de la aviación comercial. Más tarde, cuando se autorizó la línea por la precordillera, la subvención asignada para ella fue tan sólo $ 1,20 por kilómetro recorrido; como estaba previsto, ese ramal, dado las características de la zona que atraviesa, de poca población y escasos recursos, resultó deficitario; y por nuestra parte, la hemos considerado siempre como una línea de fomento **que deseábamos mantener aun a costa de sacrificios pecuniarios.**

Otra línea que igualmente hemos instalado y sostenido, como una manera de asegurarnos su definitiva explotación, ha sido la de la Capital a Mar del Plata, y esta vez nuestro esfuerzo fue aún mayor, puesto que la hemos mantenido **sin recibir subvención alguna del Estado.**

En realidad, si consideramos el conjunto de las líneas explotadas por nuestra Empresa, la subvención ha resultado muy inferior a la cantidad de $ 1,50 por kilómetro recorrido, fijado en la concesión inicial. Tal diferencia se acentúa aún más, si se tiene en cuenta la gran cantidad de kilómetros recorridos por necesidades del servicio, tales como para transportar material indispensable a las escalas; reemplazar aviones en caso de

(Sigue en 6)

(Viene de 5)

averías; sustituir algún avión empantanado en un aeródromo a causa de las intensas lluvias; traslado de elementos de repuesto y obreros a diversos campos, ensayos de máquinas, etc., etc.

A pesar de esta observación, apreciamos en todo su valor la importante ayuda que nos ha prestado el Gobierno, quien con amplia visión del futuro de la aviación en aquella vasta zona del país, nos otorgó la concesión por diez años.

También debemos dejar constancia del apoyo y colaboración recibidas en todo momento de las autoridades aeronáuticas, nacionales, provinciales, militares y navales.

Personal

Al respecto, el Directorio debe señalar principalmente la actuación de nuestro Director Delegado, Dr. Ernesto Pueyrredón, quien con la colaboración del señor Gerente, don Celso Aguiar Conde, ha entendido directamente en todos los asuntos relacionados con la compleja organización proyectada y realizada, tanto en su faz técnica como en lo económico y financiero; así como también su gestión personal ante los Poderes Públicos de todos los a veces complicados asuntos que interesaban a la Sociedad. Cabe señalar asimismo y muy especialmente el comportamiento de todo el personal de la Compañía, y en particular el de las tripulaciones, que siempre demostraron su pericia y excelentes condiciones de navegadores a instrumental; y el de los técnicos y obreros de los talleres de Pacheco, cuyas importantísimas funciones han desempeñado con la mayor eficiencia. Prueba de ello ha sido que durante nuestra larga actuación en el sur, no se hayan producido más que dos accidentes dignos de mención, y ambos debidos a razones de fuerza mayor: **el descenso forzoso del avión "Pampa" en la costa del Uruguay, frente al puerto de Carmelo, motivado por una densa niebla, y el aterrizaje, igualmente forzado, del avión "Ibaté" en las proximidades del aeródromo de Lago Buenos Aires, durante un temporal de nieve de excepcional violencia.**

En el primer caso, la máquina quedó semisumergida, pudiendo retirarse antes todos sus ocupantes sin ningún inconveniente y rescatándose luego el avión que todavía se halla en servicio.

En cuanto al segundo, el aterrizaje se hizo sobre la nieve en un altiplano, a 1.500 metros sobre el nivel del mar; y como en el caso anterior, pasajeros y tripulantes fueron rescatados sin otros inconvenientes que los de haber tenido que permanecer aislados en aquel lugar durante dos días a causa de la intensa nevada que impidió llegar antes hasta ellos.

El rescate de la máquina ha resultado una verdadera proeza: Después de las observaciones preliminares, efectuadas bajo temperaturas glaciares, se procedió a llevar un plantel de mecánicos y obreros, los que se dedicaron a improvisar, sobre la meseta en que se hallaba asentado el avión, una pista de emergencia, utilizable para el despegue y aterrizaje, y a la vez, a reparar las averías de la máquina, montando después los nuevos motores que habían sido transportados por aire hasta dicho lugar; luego de esa difícil empresa, y una vez acondicionado el "Ibaté", éste remontó su vuelo llegando con toda felicidad a nuestro aeródromo de General Pacheco.

Resultados

Los resultados generales han sido ampliamente satisfactorios; y cabe señalar que como beneficio más importante e inmediato, hemos contribuido a crear la confianza en la aviación como medio de transporte seguro, en la zona en que hemos operado. A tal punto ha mantenido la preferencia a todo otro medio de transporte en la Patagonia, que no sólo lo utilizan los pobladores para sus viajes a la Capital, sino que sus familias lo emplean y hasta hacen viajar solos a sus hijos en edad escolar, por lo menos cuatro veces al año, en las épocas coincidentes con la iniciación y terminación de los cursos y en las vacaciones. Con tal motivo, la demanda de pasajes superó la capacidad de transporte de los aviones, dándose el caso de que para asegurar sus plazas, los viajeros deben reservarlas con dos y tres meses de anticipación.

Los cuadros gráficos que figuran más adelante reflejan claramente la marcha de la Compañía y comprueban la forma cómo desde su iniciación ha ido creciendo constantemente la importancia de sus operaciones, demostrando a la vez que los resultados obtenidos hasta el ejercicio de 1946 han sido cada vez más favorables.

En este último año, debido a la influencia negativa de las líneas que consideramos como de fomento, los resultados netos, como se verá en los guarismos que se refieren a ese ejercicio, no fueron tan favorables, si bien el ritmo de las operaciones siguió su marcha ascendente.

Si examinamos los gráficos aludidos, observamos que de 1.838.969 kilómetros recorridos en viajes contractuales, con un ingreso total de $ 2.803.702,37 y gastos también totales de $ 5.328.639.44 durante el período 1929/1936, pasamos a 5.388.316 kilómetros recorridos con un ingreso de $ 20.571.311,94 y unos gastos de $ 18.737.103,22 durante el período de la concesión 1937/1946. Por otra parte los pasajeros que en la primera etapa sumaron 4.869 con 3.961.003 kilómetro-pasajero, pasaron a la segunda a 44.166 individuales y 61.442.997 kilómetro-pasajero; la correspondencia de 32.951 a 143.404 kilos y las mensajerías de 145.340 a 417.597 kilos.

Año	Viajes Contractuales	Horas Voladas	Kilómetros Recorridos	Correspondencia Transportada	Aeropaquetes	Carga General	Pasajeros Individual	Pasajeros Kilómetro	Regularidad	Accidentes Pasajeros
1937	211	1.970 h 18'	330.471	7.897 Ks.	5.814 Ks.	23.904 Ks.	1.281	1.694.000	98.00 %	0
1938	208	2.021 h 31'	420.586	9.052 Ks.	6.033 Ks.	23.930 Ks.	2.130	2.882.000	100.00 %	0
1939	209	2.025 h 12'	422.856	10.052 Ks.	6.607 Ks.	26.096 Ks.	3.039	4.520.000	99.00 %	0
1940	209	1.995 h 13'	423.409	11.287 Ks.	9.568 Ks.	28.315 Ks.	3.357	4.806.400	100.00 %	0
1941	208	2.143 h 02'	476.816	12.940 Ks.	9.828 Ks.	29.479 Ks.	3.760	5.277.000	99.00 %	0
1942	209	2.256 h 52'	514.283	14.700 Ks.	12.469 Ks.	29.579 Ks.	4.410	6.237.900	100.00 %	0
1943	209	2.317 h 32'	514.283	16.236 Ks.	14.461 Ks.	27.546 Ks.	4.747	6.668.804	100.00 %	0
1944	280	2.869 h 01'	624.133	18.855 Ks.	17.476 Ks.	30.085 Ks.	6.027	8.373.893	100.00 %	0
1945	313	3.820 h 07'	802.580	20.063 Ks.	19.822 Ks.	33.005 Ks.	7.355	9.699.000	100.00 %	0
1946	313	3.938 h 05'	858.894	22.318 Ks.	27.826 Ks.	37.802 Ks.	8.060	11.284.000	99.50 %	0
Totales	2.369	25.256 h 53'	5.388.316	143.404 Ks.	127.906 Ks.	289.691 Ks.	44.166	61.442.997	99 50 %	0

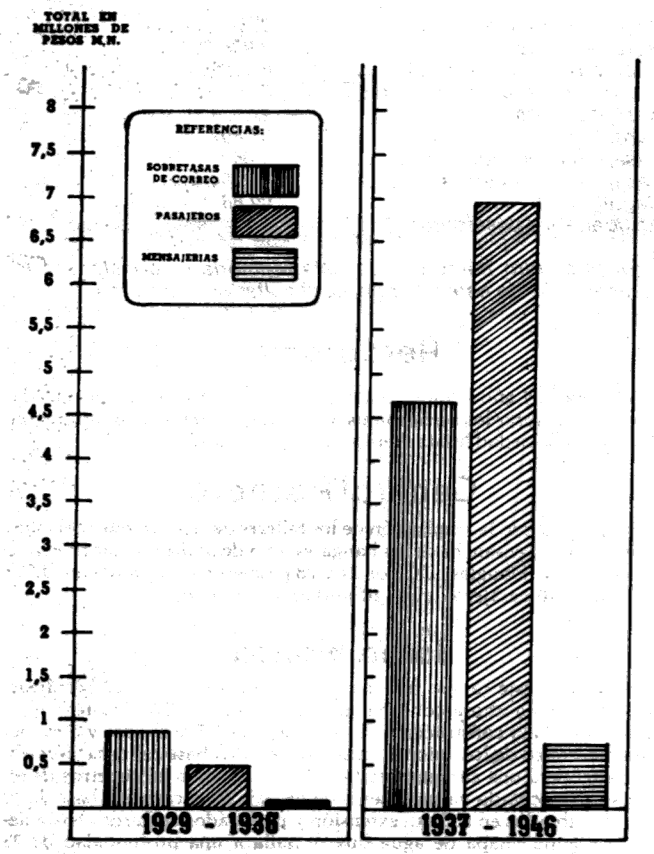
	1929-1936	1937-1946	1929-1946 Totales
Viajes contractuales	*1.305*	*2.369*	*3.674*
Horas voladas	*12.121.54'*	*25.356.53'*	*37.478.47'*
Kilómetros recorridos	*1.838.969*	*5.388.316*	*7.227.285*
Correspondencia Transportada Kgs.	*32.951*	*143.404*	*176.355*
Aeropaquetes - Kgs.	*25.138*	*127.906*	*153.044*
Carga General - Kgs.	*120.212*	*289.691*	*409.903*
Pasajeros (individuales)	*4.869*	*44.166*	*49.035*
Pasajeros - Kilómetro	*3.961.003*	*61.442.997*	*65.404.000*
Regularidad	*97 %*	*99,50 %*	*99 %*
Accidentes pasajeros	*0*	*0*	*0*

Sociedad Mixta Aeroposta Argentina

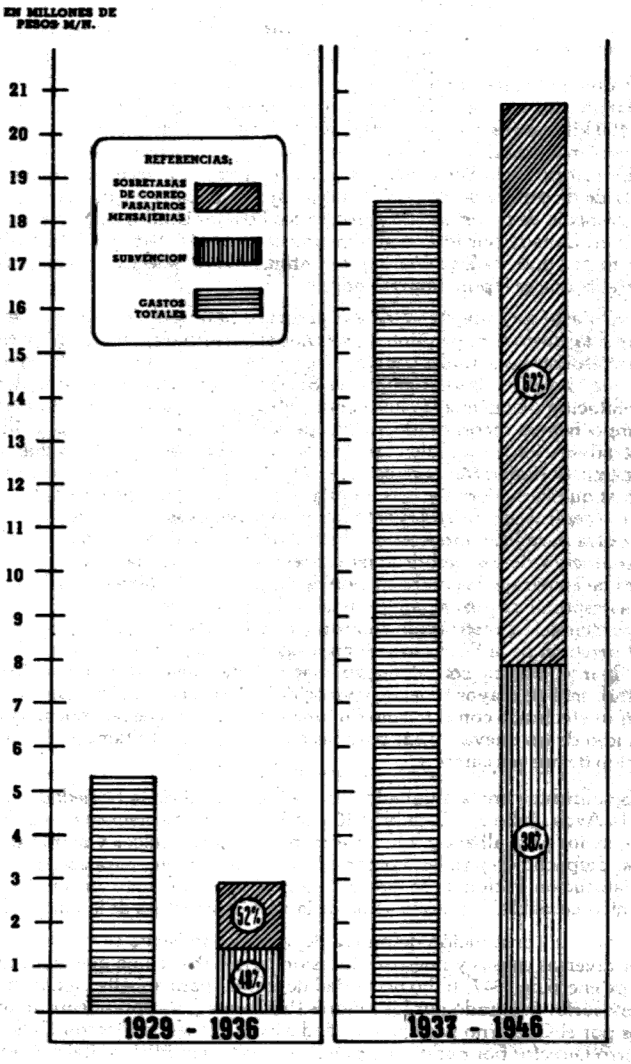
Paralelamente al desarrollo normal en la explotación de su concesión, a fines de 1945 nuestra Empresa debió abocarse al estudio de un nuevo problema planteado por la aparición del Decreto N° 9358/45 del 25 de abril de 1945, en el cual el Superior Gobierno de la Nación define su futura política en materia de aeronavegación y establece que las líneas de transporte interno (de cabotaje) así como toda actividad aérea remunerada, que se ejecute enteramente en territorio argentino, serán realizadas, con preferencia, directamente por el Estado o por medio de empresas mixtas.

Como consecuencia de ello, en septiembre de 1945 fuimos invitados por la Dirección de Aeronáutica Comercial a ingresar en una sociedad mixta con el Estado, fijándosenos plazo hasta el 31 de diciembre de ese año para que diéramos conformidad y aprobación al proyecto de estatuto-tipo que

ENTRADAS DE EXPLOTACION



GASTOS E INGRESOS TOTALES



nos fue sometido a ese efecto por la mencionada repartición.

Después de numerosas conferencias con el señor Director de Aeronáutica Comercial, doctor Enrique A. D. Ferreira, a quien expusimos nuestros puntos de vista y sugerimos algunas modificaciones a dicho estatuto, las que en su mayor parte fueron aprobadas, dimos nuestro asentimiento para formar una sociedad mixta con el Estado, firmando con la Secretaría de Aeronáutica, el 12 de abril de 1946, el respectivo convenio de fundación.

Las principales características de la nueva empresa son:

1° — Se da preponderancia a la iniciativa del capital privado en el manejo de la Sociedad, a cuyo efecto la misma será administrada y fiscalizada por un Directorio compuesto de seis miembros titulares y cuatro suplentes, de los cuales dos titulares (El Presidente y el Vicepresidente) serán nombrados por el Poder Ejecutivo Nacional y los cuatro restantes de cada categoría por los accionistas particulares. (Art. 35 del Estatuto-tipo).

Para refirmar tal preponderancia, los Directores del capital privado son los que proponen al Directorio la elección, entre ellos, de Secretario y Tesorero y Director Delegado y la persona que ha de desempeñar las funciones de Gerente General, quienes tendrán a su cargo la parte ejecutiva de las operaciones. (Art. 48).

2° — Se le asigna a la Sociedad una zona de tráfico definida que comprende toda la región de la República situada al Sur de una línea imaginaria trazada entre la Capital Federal y Mendoza, que pasa por Santa Rosa y General Pico; y una eventual salida a Chile.

3° — Esta concesión tendrá una duración de 20 años.

4° — El Estado garantiza a la Sociedad la integridad de su capital y un interés mínimo de 5% durante los cinco primeros años, reajustable cada período de cinco años, sobre la base del tipo de interés que devenguen los títulos de renta de la Nación aumentado en uno por ciento.

Con suma complacencia debemos consignar que para llegar a un entendimiento total con la Dirección de Aeronáutica Comercial, hemos contado siempre con la especial consideración del titular de dicho organismo doctor Enrique A. D. Ferreira, quien, con elevado criterio, profundo conocimiento de los problemas de la aviación comercial y un amplio espíritu de equidad, dirigió las tramitaciones pertinentes y dio adecuada solución a nuestras observaciones en todos aquellos casos en que las juzgó compatibles con los principios que le habían guiado para redactar el estatuto-tipo de las sociedades mixtas.

Medidas Tendientes a la Organización de la Sociedad Mixta

Después de firmado el convenio del 12 de abril de 1946 comprobamos que para facilitar el desarrollo de la nueva Sociedad era conveniente dotarla de una cantidad mayor de recursos en efectivo y sugerimos a la Dirección de Aeronáutica Comercial la necesidad de aumentar a diez millones de pesos el capital que en principio se había fijado en ocho millones. Respaldar esa propuesta nos resultó fácil porque numerosos amigos de nuestra Empresa, en particular pobladores de la Patagonia, nos manifestaron su deseo de colaborar ampliamente con nosotros, acompañándonos en la formación de la nueva Sociedad.

Una vez aceptada nuestra proposición, celebramos el 30 de diciembre de 1946, con la Secretaría de Aeronáutica otro convenio complementario en que se fijó dicho capital en diez millones de pesos, manteniéndose la proporción de aportes establecida anteriormente, es decir, que el 20% lo suscribe el Estado y el 80% los accionistas privados.

Aparte de esa medida de beneficio para la Sociedad Mixta hemos adoptado otras que, sin lugar a dudas, la habilitarán para llenar su cometido en óptimas condiciones desde el momento mismo de su constitución definitiva.

Con ese objeto y previa consulta con las autoridades aeronáuticas y con el Presidente designado por el Estado para la Sociedad Mixta, resolvimos

(Sigue en 8)

(Viene de 7)

la adquisición, por nuestra cuenta y para ser transferidos a la nueva Sociedad, de modernos aviones "Douglas", de mayor capacidad de transporte que los actuales "Junkers" y también de motores, hélices, dispositivos de puesta en bandera, instrumental, repuestos, material de radio, ómnibus para el transporte terrestre de pasajeros, etc.

También hemos entablado negociaciones para la compra de 5 aviones "Martin" 202 con capacidad para 40 pasajeros y una velocidad en crucero de 450 kilómetros por hora. Después de fijadas las características y precio de esas máquinas, se mantiene la opción de compra sobre la cual decidirá el Directorio de la Sociedad Mixta. **Las compras ya efectuadas que hasta el 31 de diciembre de 1946 importaban aproximadamente unos tres millones y medio de pesos, se realizaron en los Estados Unidos de Norte América y en Canadá por intermedio de una comisión de técnicos destacada al efecto por nuestra Empresa y que continúa aún la selección y compra del material que se reputa imprescindible.**

Otro aspecto importante de esa preocupación nuestra, es la que se refiere a la **formación de pilotos, mecánicos y radiotelegrafistas de abordo** para reforzar las actuales tripulaciones y aumentar el número a los efectos de que, sin pérdida de tiempo, la Sociedad Mixta pueda emprender la explotación de las nuevas líneas que deberán estar a su cargo. Al mismo tiempo **hemos incorporado nuevo personal técnico, mecánico y administrativo**, ejercitándolo en las diversas actividades, de manera que, una vez en la Sociedad Mixta pueda atender normalmente el cúmulo mayor de tareas que la moderna y más amplia organización provocará, tanto en el sector central, como en las actuales y en las nuevas escalas de las líneas. Por otra parte, siempre con igual espíritu de previsión, hemos iniciado la preparación de los aeródromos existentes, mediante la extensión de su área de aterrizaje, la compactación de las pistas, la construcción de un sistema especial de pozos para drenaje, la limpieza y nivelación de mayores superficies, la construcción de instalaciones para uso de los pasajeros y del personal de la Empresa y numerosas otras mejoras destinadas todas a facilitar el tráfico con el nuevo material de vuelo, que, como hemos dicho, será de mayor tonelaje y velocidad que el actual. Simultáneamente hemos efectuado con el mismo fin, una serie de viajes de reconocimiento y estudio de las nuevas líneas para las que se ha previsto también la habilitación de nuevos campos.

Igualmente hemos alquilado para la sede social de la Sociedad Mixta, en la Avda. Julio A. Roca Nº 610, los locales suficientemente espaciosos necesarios para albergar a la Dirección, servicios técnicos y administrativos, despacho de pasajes, compras, etc.; y finalmente, para asegurar una organización racional, se preparó con el asesoramiento de un estudio técnico-contable, la planificación de la nueva estructura de la Empresa.

Como la constitución definitiva de la Sociedad Mixta se vio demorada por diversas causas y nuestra concesión terminaba, como queda dicho, el 31 de enero de 1947, hubo necesidad de formar para aquélla un Directorio provisorio, integrado por los señores Presidente y Vicepresidente designados por el Gobierno para la Sociedad Mixta y el señor Director Delegado y otro Director por nuestra Empresa, que representan al capital privado.

La mayor parte de las medidas de que damos cuenta fueron consideradas y aprobadas por ese Directorio Provisorio, el que, en su primera reunión solucionó el problema de la terminación de nuestra concesión, de manera tal, que a partir del 1° de febrero de 1947 los servicios de la línea los ejecutamos por cuenta de la Sociedad Mixta.

Con el arbitrio de todas esas providencias, entendemos no sólo haber obviado en lo posible las dificultades que fatalmente habrían de presentársele a la Sociedad Mixta, sino también haberla impulsado para realizar sus servicios desde el momento mismo de su instalación.

Conclusión

La reseña general que antecede, da la pauta de la situación en que nos encontramos cuando finaliza nuestro contrato y en el instante en que la Sociedad Mixta Aeroposta Argentina se hace cargo de nuestras líneas, con todos los elementos correspondientes a esos servicios (aparatos de vuelo, materiales, repuestos, máquinas, herramientas, etc.) tal como fue previsto y resuelto nuestro aporte en la Asamblea Extraordinaria del 14 de mayo de 1946.

Al contar la Sociedad Mixta con todos esos elementos y con nuevos e importantes recursos, el porvenir de las líneas aéreas, puestas a su custodia en la zona que le ha sido conferida, se presenta bajo los mejores auspicios; y por ello, no cabe duda que le está reservada a la nueva Empresa una actuación prominente dentro de la aeronáutica nacional.

Por nuestra parte, estamos convencidos de haber cumplido con la mayor eficiencia y rectitud todos los compromisos que asumimos al firmar el contrato de concesión con el Superior Gobierno cuyo plazo ha tocado a su fin.

Resultados del Ejercicio de 1946

A continuación se detallan los resultados de explotación en ese ejercicio:

Viajes contractuales	*313*
Horas voladas	*3.938.05'*
Kilómetros recorridos	*858.894*
Correspondencia transportada ...	*22.318 Kg.*
Aeropaquetes	*27.826 "*
Carga General	*37.802 "*
Pasajeros (individuales)	*8.060*
Pasajeros-kilómetros	*11.284.000*
Regularidad	*99,66 %*
Accidentes a pasajeros	*0*

En el cuadro número 1 de esta Memoria va consignada la comparación de este año con los resultados anteriores

Aeródromos

En el curso del año hemos continuado con la atención de las medidas tendientes a mejorar los aeródromos de la línea con miras a su futura utilización por la Sociedad Mixta Aeroposta Argentina.

General Pacheco

Se ha proyectado la ampliación de los talleres de reparaciones del material de vuelo y el ensanche de los hangares a fin de poder cobijar en ellos el nuevo material "Douglas" DC3 de 21 y 28 pasajeros y más tarde los "Martin" 202 para 40 pasajeros, cuya adquisición está prevista.

Bahía Blanca

Para ampliar este campo fue adquirida una fracción de 120 hectáreas, por lo que cuenta ahora con una superficie total de 256 hectáreas. Está muy adelantada la construcción de dos pistas de 1.500 metros y otra menor para carreteo de los aviones, asentadas en una base de tosca, sobre la que se extenderá una carpeta asfáltica de hasta cuatro centímetros de espesor; se ha ejecutado ya un sistema de drenaje en el campo a base de 30 pozos, distribuidos en toda su extensión y perforados en la roca hasta llegar a la segunda napa de agua que se halla a una profundidad de 25 metros. También se ha previsto la erección de un edificio con salón de pasajeros, torre de control y otras comodidades para las dependencias de la agencia. Esas obras, que se realizan por administración, insumirán aproximadamente la cantidad de un millón de pesos.

Trelew

Para ampliar este campo, se han adquirido varias fracciones de tierra y su superficie, que primitivamente era de 256 hectáreas, alcanza ahora a 1.214. Después de los trabajos de limpieza y nivelación del campo, mediante el rellenamiento con piedras de las irregularidades, bajos y zanjones existentes, se practicará un nuevo trazado para sus pistas, consolidándolas con una carpeta bituminosa.

Comodoro Rivadavia

Este campo no es de propiedad de la Empresa, pero como es necesario a la línea, hemos proyectado la construcción de una casilla suplementaria para comodidad de los pasajeros, la que será utilizada mientras la Dirección General de Infraestructura no realice las obras definitivas previstas para este importante aeródromo.

Puerto Deseado

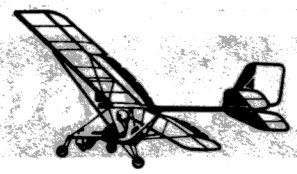
Se proyecta levantar una nueva casilla para pasajeros en el deslinde de nuestro campo, al lado del aeródromo de la Marina, el que podrá ser utilizado por los servicios de la línea con autorización de la Dirección de Aviación Naval.

San Julián

Para dotar a esta localidad de un aeródromo mejor, hemos gestionado la compra, a dos kilómetros del campo actual, de una importante fracción de tierra fiscal de 272 hectáreas. A tal fin, el Poder Ejecutivo Nacional ha dictado el respectivo decreto de autorización de venta.

Santa Cruz

Estamos gestionando la compra de tierra para ampliar este aeródromo, donde se hace necesario prolongar las pistas.



Un Ultraliviano Anfibio

Ricardo M. Buffet

Si algo faltaba en la aviación deportiva y de recreación para seguir despertando el interés por los ultralivianos, era poder convertirlos en anfibios.

Con pontones funcionando como hidrolivianos ya los vimos en nuestro país y hasta se filmó un corto publicitario, que en su momento tuvo una amplísima difusión televisiva.

Hasta el presente no hubo prácticamente actividad con los mismos, no sólo porque había pocos ultralivianos sino porque da un poco de trabajo reemplazar el tren de aterrizaje por los flotadores, necesitándose ayudantes y un mayor apoyo logístico para poder realizar el cambio.

Pero ahora, con la novedad traída al país por el empresario y entusiasta piloto rosarino Alberto Rinaldi, seguramente dará comienzo el desarrollo de esta nueva variante de ultraliviano anfibio.

Rinaldi consiguió accesorios completos compuestos de flotador principal y dos pequeños pontones que van montados uno en cada ala de su "Flight Star" y lo convirtió en anfibio.

En pleno decolaje en aguas del río Paraná.

Despega de su aeródromo base carreteando sobre ruedas y se dirige al río Paraná que lo tiene muy cerca cuando lo sobrevuela sube el tren de ruedas y ya se encuentra en condiciones de acuatizar en las poco cristalinas aguas del río.

El sencillo y práctico mecanismo para subir y bajar las ruedas lo realiza por medio de una palanca. Además, como si fuera poco, dispone en su máquina de un equipo de radio con VOR incorporado.

Lo imaginamos a Rinaldi llevando una caña de pescar telescópica y luego de acuatizar desplegar el elemento en el que ya lleva la carnada colocada, sacar un libro —su novela preferida— leer un capítulo y cuando pique cerrarlo, recoger su presa que puede ser un lindo cachorro de surubí y colocarlo en la bolsa de plástico que lleva colgada en su costado para luego retornar a su base.

Será un nuevo motivo para recordar los viejos e históricos hidroaviones, además algo para seguir sumando al entusiasmo por el vuelo con los ULM.

Tenemos muchos ríos, lagunas y espejos de agua en nuestro país para poder hacerlo.

Felicitaciones por el progreso logrado y a ayudar a los que seguramente se pondrán en contacto para hacer algo similar.

Buenos vuelos y que los disfrute.

Río Gallegos

Este campo, que primitivamente contaba con 100 hectáreas, ha sido ampliado hasta 365 con la adquisición de otro terreno de 265 hectáreas. La nueva fracción estaba ocupada por un poblador que había instalado en ella una casa habitación, galpón, molino y otras mejoras que hubimos de comprar también para conseguir el traslado de dicho ocupante a otra zona. Estas instalaciones nos servirán para ampliar las ya existentes en esa aeroplaza. Además estamos procediendo al acondicionamiento de nuevas pistas y a la construcción de un sistema de drenaje similar al de Bahía Blanca. El costo de esas obras preliminares será de unos 200.000 pesos aproximadamente.

Río Grande

Estamos procediendo a prolongar las actuales pistas compactadas de 600 metros para darles en total una extensión de 800 metros a cada una.

Otros Aeródromos

En los campos de Lago Buenos Aires, Cañadón León y Lago Argentino (El Calafate) se completó su instalación con los trabajos ejecutados en el curso del año, que consistieron en el cercado de los terrenos y la colocación de líneas telefónicas, nivelación y rellenamiento.

Radicomunicaciones

Al finalizar este ejercicio teníamos en funcionamiento, además de la estación central del aeródromo de General Pacheco, que cuenta con 3 operadores, 10 estaciones en las escalas de la línea, las que eran atendidas en total por 13 radiotelegrafistas.

En esta situación nos hallábamos cuando el Gobierno de la Nación por Decreto N° 20.712/46 del 2 de diciembre de 1946 resolvió tomar a su cargo dicha red de radioestaciones con todo su elemento y los operadores afectados a su servicio, mediante el reembolso del valor de los materiales. Con tal motivo, el 16 de diciembre de 1946 firmamos con la Dirección del Tránsito Aéreo un convenio por el cual se establece la forma de transferencia al dominio del Estado del referido servicio y la forma en que se procederá a fijar su valor.

Futuras Actividades de la Sociedad

Al cesar en su objeto principal, la atención de líneas aéreas, cuyo funcionamiento correrá en adelante por cuenta de la Sociedad Mixta, y fuera de la gestión de una importante cartera de títulos de aviación, y de los trabajos en curso detallados en el precedente capítulo, queda todavía a nuestra empresa un vasto campo en qué ejercer sus actividades, como es la explotación de sus aeródromos y la ejecución de trabajos similares en otras líneas y demás operaciones para las que la facultan sus estatutos.

De tal manera, el porvenir de la Sociedad está ampliamente asegurado; y sin perjuicio de aquellas actividades el Directorio seguirá estudiando todo otro asunto de interés que pueda presentarse y se halle encuadrado en los objetivos de la Sociedad.

Jean de Medrano

Lo que le Falta al Volovelista

Al volovelista, como a cualquier hijo de vecino le falta dinero. Dinero para pagar las cuotas, para los remolques, para aprovechar "esa gran ocasión" del planeador flamante, el último grito de la técnica con todos los "chiches" y que, seguramente, cuesta sus buenos marcos. Pero en eso no hay problema; todos los clubes y el nuestro en particular tienen un tesorero competente, un consejo de administración deseoso de hacer una buena gestión, cuya acción combinada hará que podamos volar a un costo ridículamente bajo teniendo en cuenta las prestaciones proporcionadas: material de punta, instructores de lujo, ducha caliente a la tarde, remolcadores en buen funcionamiento, sol a troche y moche. Es así como, a pesar de las discusiones o disputas que pueda haber, los panfletos o libelos que a veces circulan por allí, lo cierto es que se ocupan de las cosas.

Por otra parte, al volovelista, más que a cualquier hijo de vecino le falta tiempo. Entre el trayecto hasta el club, la salida de los planeadores, la actividad y, por fin, a la noche el cerrar la última puerta del hangar mientras algunos se ocupan seriamente en regar el césped, nuestra actividad tiene grandes exigencias de tiempo, si bien menos que la navegación por placer se ha convertido ya en un modo de vida que a muchos les cuesta seguir. "¿Te acuerdas de Glandu? ya no se lo ve mucho por aquí". ¿Y qué hace al respecto el consejo de administración? Nada. La salida de los planeadores, la espera del último "Pegaso" que no quiere descender, ¿se encuentran en el ordenador? No. Lo que es más, ese tiempo del que les hablo nadie lo ha visto jamás, ni siquiera puede decir si le sobra.

Pero, al contrario que a cualquier hijo de vecino, al volovelista le faltan mujeres. Echen un vistazo al resumen de socios de la Federación de Vuelo a Vela: apenas un diez por ciento de mujeres con licencia. "¿Cómo piensan desarrollarse, si viven tan segregados?", se preguntaría un marciano asombrado. Habrán notado que digo siempre "el" volovelista y tanto en nuestra mente como en la pista es siempre "un mecánico". Por cierto que si hubiera dicho "la" volovelista, nadie habría comprendido.

Volvamos a Glandu, aquel a quien ya casi no vemos en estos tiempos. El, en realidad tiene tiempo, tiene dinero y tiene mujer. En un momento dado, después de los primeros cúmulos, ella le dijo: "Basta ya, estoy harta, tienes que elegir: o tus planeadores o yo". Es por eso que no lo vemos más. Pero no lo juzguemos tan severamente por haber elegido a su mujer; con ella tiene sus costumbres. Hay que decir que por la época en que Glandu comenzó con el vuelo a vela, en el club había unos treinta socios y entre ellos tres muchachas. La más avispada ya tenía dueño (prestigio del instructor, chaqueta de cuero con bolsillo para el computador... ya conocen el tipo). La segunda era lo que se dice una buena camarada, un poco falta de atractivo, un poco boca grande; la tercera, tenía reunidas las cualidades de las otras dos y además era una volovelista licencia "C". A Glandu le gustaba esta chica pero sin esperanza, porque ella no gustaba de él. Tiempo después, él encontró una esposa en la ciudad, lejos del campo, muy lejos de los planeadores y los cúmulos.

He conocido a Glandu y, si les he contado su historia, por otra parte banal, cabe preguntarse: ¿Cuántos habrán abandonado el vuelo a vela por no haber encontrado en el campo un alma gemela con quien compartir las alegrías y las emociones del deporte, la belleza de un ala, el regreso con los compañeros, el olor a fuego de lavanda en la térmica?

¿Es esto algo irreparable? ¿Acaso los miembros de los clubes y sus dirigentes no tienen una manera de contrarrestar este elemento cultural que mantiene alejadas del campo a nuestras compañeras reales o potenciales? Pido que se reflexione sobre este punto; es una cuestión de interés. En caso de una respuesta afirmativa quizá se pueda esperar que disminuya un poco la proporción catastrófica de pilotos que abandonan el vuelo a vela a poco de obtener sus licencias. Por otra parte, que queden tranquilos los machistas, tienen sus lugares seguros por mucho tiempo, porque esta es tarea de largo aliento.

En realidad, ese joven que conduce el 4L allá por la pista es el hijo de Glandu; su padre le ha hecho hacer volovelismo. ¡Esto sí que tiene gracia!

FUNES STRASCHNOY & DREYFUS / Team

Porque lo entendemos más, lo atendemos mejor.

Hay muchas líneas aéreas en los cielos del mundo. Y cada una tiene su propio estilo.
Nacido de las costumbres y el modo de ser de su país de origen. Por eso no hace falta describirle el estilo de Aerolíneas Argentinas. Usted lo conoce. Es el suyo.
Porque, en el aire, Aerolíneas Argentinas le ofrece lo mejor de su tierra.
Y, también, en nuestras 92 oficinas en el exterior, usted encontrará gente dispuesta a atenderlo.
En su mismo idioma.
Una atención internacional con un modo de ser muy nuestro. Es que usted y nosotros nos entendemos más.
Por eso podemos atenderlo mejor.

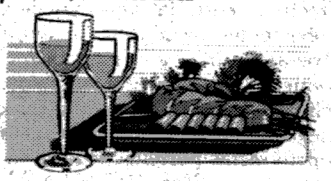
Mejor, aún antes de despegar.

Aerolíneas Argentinas, a la altura de estos tiempos, tiene los mejores planes de financiación: créditos en cuotas fijas.
Tanto en australes como en dólares.
Planes posibles.
Porque una buena compañía aérea, también, debe tener los pies sobre la tierra.

Una flota moderna, una tripulación familiar.

Aviones que están presentados al estilo argentino. Con muy buen gusto.
Para que usted se sienta como en casa, en cualquier lugar del mundo.
Con una tripulación amiga. Confiable y eficiente.

Y todo el confort: su música preferida, estrenos en su idioma y un exquisito menú internacional. Con toque argentino. Porque, también, entendemos mejor sus gustos.



Vuelos directos, para que ni usted ni su equipaje cambien de avión.

Aerolíneas Argentinas lo lleva, directamente, a más destinos en el exterior.
Y a más ciudades en el país.
Cuando hablamos de vuelos directos, estamos diciendo que usted no cambia de avión.
Por lo tanto, su equipaje tampoco. Además, Aerolíneas Argentinas le ofrece sus vuelos "non-stop", realmente sin escalas, a los Estados Unidos y a Europa. Por todo esto, antes de aterrizar en otras compañías pase por la suya.
Vuele por Aerolíneas Argentinas.
Con gente que, por entenderlo más, lo atiende mejor.

AEROLINEAS ARGENTINAS

A la altura de lo mejor.

Bernardo Resnik

Triunfó Pedro Gadda

La apretada programación del Campeonato Nacional de Vuelos de Precisión 1987, en la nueva modalidad de regionalización del país, nos brinda casi mensualmente una competencia. Cumpliendo con el calendario previsto, la Federación Argentina de Aeroclubes organizó la primera competencia correspondiente a la Región Centro, los días 18, 19 y 20 de junio en el Aeroclub Rivadavia, provincia de Mendoza.

El éxito estaba asegurado de antemano, y meteorología se adhirió para que así ocurriera.

Efectivamente, la densidad de aeroclubes existentes en algunas provincias del centro argentino, y el entusiasmo que se incrementa permanentemente, otorgaron un clima festivo a las jornadas vividas.

Llegaron a Rivadavia representantes de seis provincias pertenecientes a la Región Centro: Entre Ríos, Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Mendoza y San Juan. Los 35 competidores inscriptos representaron a 18 instituciones provenientes de una ancha franja que abarca desde el río Uruguay hasta la precordillera. Una franja tan ancha como el país mismo. Estuvieron presentes los aeroclubes Argentino, Cañada de Gómez, Centro de Aviación Civil San Juan, Centro Universitario de Aviación (Matanza), Círculo de Aviación Rosario, Concordia, Chivilcoy, La Plata, Márcos Juárez, Mendoza, Río Cuarto, Rivadavia, San Martín, San Nicolás, San Pedro, Santa Fe, Sunchales y Tandil.

Márcos Juárez y San Nicolás fueron debutantes. El primero vivió la prueba desde adentro, cosechando experiencia que será positivo aporte para la segunda fecha de la Región Centro, a realizarse precisamente en el Aero Club Marcos Juárez. San Nicolás tuvo la particularidad de contar en su equipo con una mujer piloto, Laura Nozzi, quien ha comenzado a foguearse con los grandes de la especialidad. Ya unos años atrás habíamos visto en competencias nacionales a la "Negra" Medina participando en pareja.

Los Aterrizajes

Como es sabido, cuatro son los aterrizajes que componen la prueba: dos sin potencia en emergencia simulada, y dos con potencia de los cuales uno tiene un obstáculo a salvar 50 metros antes de la línea de toque. Y aquí se impuso el "barbado" Néstor Hernández de Río Cuarto, seguido a sólo cinco puntos por su coterráneo Ricardo Cucco.

Los aterrizajes fueron muy parejos; a tal grado que entre el primero y el décimo, sólo había 54 puntos de diferencia. Sin lugar a dudas la definición estaría en la navegación, donde los puntos en contra se vienen encima como moscas sobre chico goloso. Allí estaba el trabajo más duro.

Una vez más se contó con el valioso aporte de los jueces, en su mayoría procedentes del Aeroclub Río Cuarto.

La Navegación

En el Plan de Vuelo, que comprende la parte previa a la Navegación, hubo nueve participantes que lograron puntaje cero en contra, demostración del nivel que van tomando los muchachos con la "Jeppesen" y el transportador en la mano, sobre todo con la modificación del reglamento internacional que la FADA aplica fielmente, y que permite sesenta minutos de permanencia en la sala de Plan de Vuelo.

La prueba programada por la Comisión Deportiva tuvo como punto de largada la estación ferroviaria de Santa María de Oro, partiéndose con rumbo 64° hacia el primer vértice ubicado en la aguada Balde Punta Canal a 16, 468 millas de la largada, previo paso por un control secreto. Al segundo vértice ubicado en la estación de La Dormida, se voló con rumbo 150°, y a una distancia de casi 19 millas del primero. El tercer vértice estuvo en la represa El Zarapal, tras recorrer otras 32,667 NM de desierto con rumbo 262°. Desde allí enfilaron hacia los 331° para encontrar un puente de acceso al pequeño dique Gobernador Benegas (Medrano), a 12, 203 NM del vértice anterior. Previo paso por el segundo control secreto, y con rumbo 22° se estableció el quinto vértice en la estación Palmira del ferrocarril San Martín, a 13,391 millas. La llegada tan ansiada, se ubicó a 10,152 NM en la estación ferroviaria de Rivadavia, luego del tercero control secreto que estuvo cerca de Barriales. Ya fuera de competencia los aviones regresaron para aterrizar en el Aero Club Rivadavia sin novedades

Clasificación General

Cuando los números de los cómputos cantaron "la justa", apareció al tope el nombre de Pedro Gadda, quien con su "Aeronca" demostró sobrada capacidad

Al imponerse en la navegación Gadda, representante del Aeroclub San Pedro, también se adueñó de la clasificación general. Segundo quedó Ricardo Cucco de Río Cuarto, quien superó a Hernández fundamentalmente por la diferencia obtenida en las Observaciones Especiales, consistente en reconocimiento de fotos y letras de lona en el trayecto de la prueba. Cuarto fue el último campeón nacional, Octavio Jorba.

En categoría parejas, en 1987 aparece nuevamente el Círculo de Aviación. Esta vez fue el binomio Druker-Bril que con una homogénea actuación se hicieron acreedores al triunfo en la categoría, y también se llevaron para Rosario la copa "Challenger" instituida en homenaje al piloto Falasco quien fuera destacado representante del Aeroclub Rivadavia, y fallecido recientemente en un accidente automovilístico. Segunda pareja fue la local López-Martín.

En la reunión de clausura, estuvo presente el Director de Fomento y Habilitación, comodoro Eduardo Walter Marinelli y otras autoridades que dieron relieve a la entrega de premios. En esta oportunidad se hizo acreedor al trofeo "Catrasca", el presidente de FADA Constancio Bollano por su participación en la diagramación de la ruta para navegar. Allí, entre otras "facilidades", ubicó un vértice en la aguada Balde Punta Canal, que según los pilotos era más difícil encontrarlo que sacarle jugo a un ladrillo. El premio "Catrasca" por lo tanto, consistió en un hermoso balde.

Con la competencia del Aeroclub Rivadavia, se completó la primera fecha de las tres regiones: Norte, Centro y Sur.

De acuerdo a la nueva organización, a la prueba final estarían accediendo los cinco primeros individuales del año anterior, que son Jorba, Gadda, Pandolfi, Bullión y Staub, además de 25 competidores así distribuidos: Por la Región Norte Uranga (Charata), Dutto-Sales (San Justo), Ramos (Charata), Sánchez (Charata), Colombo-Billordo (Corrientes). Por la Región Centro Hernández (Río Cuarto), Cucco (Río Cuarto), Druker-Bril (Círculo Rosario), Carelli (C. de Gómez), López-Martín (Rivadavia), Marconetti (Sunchales), Consoli-Consoli (Rivadavia), Fernández-Manzur (Rivadavia), Chapini-Galdame (Mendoza), Pou (Mendoza), Soneira-Boim (C.U.A.), Scheines (C.U.A.), Zoya-Adrover (La Plata). Por la Región Sur Vidal-Poggi (Allen), Spinassi-Pascual (Comodoro Rivadavia), Orsi-García (Comodoro), Mansilla-Casamayor (Comodoro), Cendron-Baleztema (San Julián), Antonio-Barlón (Allen) y Pérez-Pérez (Puerto Deseado). Obviamente, estos veinticinco equipos pueden modificarse en cuanto a nombres y número por cada zona, según cantidad de participantes y resultados que surjan una vez completada la segunda fecha de

cada región, ya que recién se ha completado la mitad del campeonato, para luego llegar a la final.

La innovación de 1987 está marchando. Esperemos el final para obtener conclusiones.

FEDERACION ARGENTINA DE AEROCLUBES
VUELOS DE PRECISION
CAMPEONATO NACIONAL REGION CENTRO

Clasificación General

C	Nº PILOTO	COPILOTO	CLUB	TOTAL
1º	9A Gadda Pedro		San Pedro	510.00
2º	3A Cucco Ricardo		Río Cuarto	590.00
3º	1B Hernández Néstor		Río Cuarto	762.00
4º	1A Jorba Octavio		Río Cuarto	788.00
5º	24A Drucker Alejandro	Bril Andrés	Círculo Rosario	840.00
6º	4A Carelli Enrique		Cañada de Gómez	1.217.00
7º	7A Staub Rodolfo		C.U.A.	1.240.00
8º	5B López Antonio	Martín Alberto	Rivadavia	1.379.00
9º	13A Marconetti Edgardo		Sunchales	1.761.00
10º	2A Consoli Eduardo	Consoli Jorge	Rivadavia	1.854.00
11º	2B Fernández Germán	Manzur Rubén	Rivadavia	2.029.00
12º	19A Chapini Gabriel	Galdame Rodolfo	Mendoza	2.051.00
13º	20A Pou Francisco		Mendoza	2.078.00
14º	8A Soneira Ricardo	Boim Juan	C.U.A.	2.156.00
15º	7B Scheines Gustavo		C.U.A.	2.432.00
16º	21B Zoya Carlos	Adrover Carlos	La Plata	2.552.00
17º	5A Quiroga Rubén		Rivadavia	2.555.00
18º	3B Pandolfi Enrique		Río Cuarto	2.583.00
19º	8B Coughlan Guillermo	Barragán Horacio	C.U.A.	2.587.00
20º	16A Ortúzar Raúl		C.A. San Juan	2.633.00
21º	10A Rivolta Daniel	Bilbao Juan C.	A.C. Argentino	2.659.00
22º	22A Conalbi Horacio	Sevilla Luis	San Martín	2.730.00
23º	17B Reyes Jorge		San Juan	2.843.00
24º	15A Ferrer Luis	Braier Eduardo	Santa Fe	3.423.00
25º	12A Torres Adrián	Klappembach Marcelo	Tandil	4.001.00
26º	14A Villareal Luis M.	Nozzi María Laura	San Nicolás	4.290.00
27º	4B Sacripanti José	Silva Eduardo	Cañada de Gómez	4.313.00
28º	16B Domínguez José A.		San Juan	4.327.00
29º	11A García José Luis	Caliss Miguel A.	Chivilcoy	4.409.00
30º	23A Saraco Eden	Fórmica Heriberto	Marcos Juárez	4.881.00
31º	11B Fores Jorge	Masella Marcelo	Chivilcoy	4.899.00
32º	21A Vitale Juan C.	Ciancio Julio C.	La Plata	5.237.00
33º	17A Tolotto Jorge		C.A. San Juan	5.307.00
34º	18A Archinti Juan C.	Renzi Alberto	La Plata	5.989.00
35º	6A Lapiduz Pablo	Osuna Raúl N.	Concordia	7.046.00

Clasificación Aterrizajes

Clasificación	Nº Participantes	Aeroclub	Puntos
1º	1 B Hernández N.	Río Cuarto	36
2º	3 A Cucco Ricardo	Río Cuarto	41
3º	5 A Quiroga Rubén	Rivadavia	51
4º	13 A Marconetti E.	Sunchales	56
5º	19 A Chapini - Galdame	Mendoza	56
6º	24 A Druker - Bril	Círculo Rosario	66
7º	5 B López - Martín	Rivadavia	74
8º	9 A Gadda Pedro	San Pedro	79
9º	1 A Jorba Octavio	Río Cuarto	87
10º	2 A Consoli - Consoli	Rivadavia	90

Clasificación Navegación

Clasificación	Nº Participantes	Aeroclub	Puntos
1º	9 A Gadda Pedro	San Pedro	183
2º	1 B Hernández N.	Río Cuarto	312
3º	3 A Cucco Ricardo	Río Cuarto	429
4º	24 A Druker - Bril	Círculo Rosario	534
5º	1 A Jorba Octavio	Río Cuarto	543
6º	7 A Staub Rodolfo	C.U.A.	891
7º	4 A Carelli Enrique	C. De Gómez	986
8º	5 B López - Martín	Rivadavia	1.155
9º	22 A Conalbi - Sevilla	S. Martín	1.224
10º	2 B Fernández - Manzur	Rivadavia	1.271

Ficha Bibliográfica

Libro: *Aviación Comercial Argentina, 1945-1980*
Autor: *Pablo Luciano Potenze*
Editor: *Ed. Cronista Comercial*
Aparición: *Julio 1987.*

Un análisis de cuanto ocurrió en 35 años de reciente historia aeronáutica aparece como una empresa difícil, por la abundancia de acontecimientos y la indudable tentación de entrar desde lo aeronáutico en un discurso político-ideológico.

Pablo Luciano Potenze ha sabido evitar la tentación de un discurso ideológico, presentando en sus casi 400 páginas un documentado y completo "racconto" de la aviación comercial, donde la lectura, que es amena, cuenta con centenares de referencias bibliográficas, tablas, mapas y gráficos para una mejor y más ajustada lectura.

Se trata de un libro para leer y para meditar. Un estilo que no pretende veleidades literarias y se ajusta más bien a una técnica expositiva netamente periodística, le pone conjunta e indistintamente al alcance del lector no formado, el periodista, el hombre de aviación o todo aquel que indague en nuestro reciente pasado y que privilegie el hecho a la evaluación del mismo con color ideológico de cualquier signo.

Potenze, un arquitecto especializado en energías no convencionales, con su primera obra aeronáutica, llena un indudable vacío cognoscitivo en esta especialidad. En venta en "El Ateneo".

I.D.B.

Exposición Modelista

El Club Aeronáutico de la Universidad Tecnológica Nacional, Facultad Regional Haedo, con sede en París 532 (Haedo), anuncia su 2da. exposición de modelismo a realizarse entre los días 31 de agosto y 13 de setiembre en dependencias de la Facultad.

Días y horarios:
Lunes a viernes de 15 a 22
Sábados de 10 a 19
Domingos de 15 a 19

Invitamos a concurrir a todo aficionado o actividad interesada. Entrada libre.

Volando el "Taifun" 17

Una vista del hermoso "Taifun" 17E, que como se recordará fue el motoplaneador utilizado por Alvaro de Orleans en su expedición al Himalaya.

Aldo Jorge Berardi
Miembro del CEA

Lo conocía por las referencias leídas en las revistas especializadas, por verlo con sus alas plegadas en el hangar de Paviotti en Torcuato, y decolando en algún vuelo demostrador, pero ahora debía volarlo personalmente para informarle a usted, nuestro lector, qué clase de aeronave es este "Taifun" 17E.

Por lo tanto, a invitación de los representantes lo hice y ahora les cuento.

El algo más que una máquina voladora, toda de plástico, eficiente, biplaza, monomotor, con tren triciclo retráctil, "spoilers" y "flaps".

Su belleza de líneas y confort, su seguridad y facilidad para volarla como avión o velero hacen de este diseño la suma de todo lo que un piloto busca y exige cada vez que aparece una nueva aeronave en el mercado aeronáutico.

Junto con el piloto demostrador, ingresamos a la cabina de 92 cm de ancho, muy cómoda, analizamos el tablero de instrumentos, el sistema de combustible y tren de aterrizaje retráctil, y arrancamos el motor, un "Limbach" L-2400EB de 90 hp, muy suave, el que nos movilizó en el carreteo hacia la cabecera 34 de Torcuato. Hay que prestar atención durante el rodaje porque su envergadura de 17 metros "ocupa" más espacio que un 152 lo que obliga tanto al piloto como a los observadores a abrir bien los ojos. Los frenos actúan sobre ambas ruedas principales mediante una palanca colocada a los lados de cada tripulante, y la misma comanda en vuelo los "spoilers" de cada ala. Luego del control de cabecera, iniciamos la carrera de despegue y cerca de los 45 KTS con 8° de "flaps", sin llegar a los 250 metros, nos encontramos en el aire.

Las condiciones del despegue, en este día, fueron a peso máximo, es decir "full" de combustible (90 litros), dos tripulantes de más de 80 kg cada uno; el régimen de ascenso está de acuerdo con los manuales, 3,2 m/s y así hasta los 600 m y nivelamos.

A partir de este punto del vuelo, iniciamos un variado repertorio de maniobras básicas y acrobáticas. Virajes escarpadísimos de 360°, ascensos verticales con medias vueltas a izquierda y derecha, pérdidas de velocidad con y sin potencia, cosa que prácticamente es difícil de conseguir ya que este "Taifun" 17E, se resiste a hacer y baja la nariz alcanzando actitud de vuelo nivelado; efectuamos un par de aterrizajes en una pista de tierra de no más de 450 m de largo y también demostró su agilidad y seguridad en esta operación.

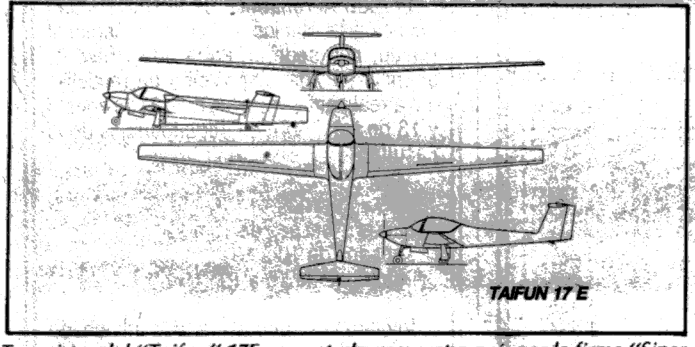
Con 500 m de altura y de regreso a Torcuato, cortamos motor, embanderamos y así, en planeo puro, como velero, volvimos a efectuar maniobras ajustadas y precisas con la misma facilidad que con motor. Bajamos el tren de aterrizaje dándole 20 vueltas a la manija y aplicando 30° de "flaps" en final, aproximamos planeando exactamente hasta el punto inicial de este vuelo.

A partir de este momento, cuando bajamos de este excelente motovelero y al analizar más tranquilos todo lo experimentado, podemos confirmar que la combinación lograda y propuesta para el entrenamiento de pilotos no solo deportivos sino también profesionales, hace del vuelo algo diferente, divertido y educacional.

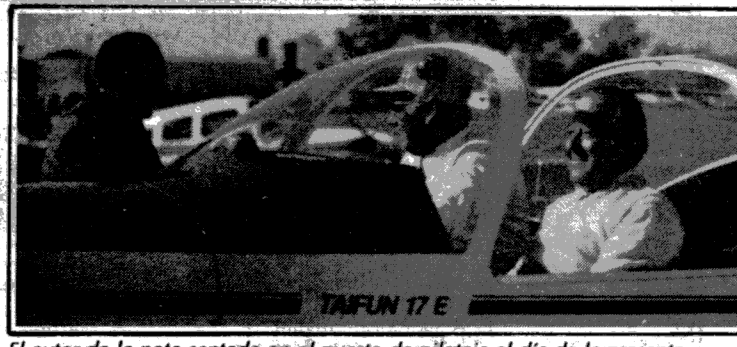
Así que le sugiero, deje por un momento de lado el avión convencional, trépese a un "Taifun" 17E y regálese un vuelo seguro, fácil, económico e inolvidable. ¡No se lo pierda!

Especificaciones

Perfil Alar: "Wortmann" FX-67-K-170/17
Motor: "Limbach" L. 2400 EB. 90 hp
Combustible: 2 x 45 lt c/u
Largo: 7.8 m
Envergadura: 17 m
Superficie Alar: 17.6 m²
Alargamiento: 16.4
Peso Vacío: 610 kg
Peso Máximo: 850 kg
Coeficiente Planeo: 1/30; Vel. 115 km/h
Régimen Descenso: 0,95 m/s; Vel. 85 km/h
Mejor Vel. Ascenso: 3,2 m/s
Velocidad Máxima: 250 km/h
Velocidad Crucero 220 km/h
Autonomía: 1250 km
Factor de Carga: - 5,3/-2,65 G
Distancia Despegue: 250 m



Tres vistas del "Taifun" 17E presentado en nuestro país por la firma "Siper Aviación"; en una de ellas se lo puede ver con las alas plegadas.



El autor de la nota sentado en el puesto de pilotaje el día de la presentación de la aeronave; abajo sonriente, el comodoro Marinelli.

Gente

Carlos Lalín
Miembro del CEA

Desde Alemania Federal y por el Mundo

El pasado 3 de abril arribó al aeródromo JUS, procedente de DOT, un "Beechcraft Bonanza" de 185 hp, modelo 1951, matrícula N 771 FH, piloteado por Althaus Horst un alemán nacido en Hagen el 21 de setiembre de 1934

Amigo de los largos viajes por el mundo, en 1976 a bordo del barco de turismo "Galileo Galilei" en el que transportaba su motocicleta, realizó largos recorridos por distintos países, usando ese medio de locomoción, durante el tiempo que la nave permanecía en puerto. Utilizando vehículo terrestre similar, recorrió durante cinco meses Australia.

Paracaidista a los 36 años, efectuó cerca de 130 lanzamientos hasta que sufriera un accidente sin mayores consecuencias, abandonando esa práctica e iniciando en 1972, en una escuela particular de su localidad natal, el curso de piloto privado en "Cessna" 150. Propietario de un "Cessna" 210, voló durante casi cuatro años ese avión realizando distintos tipos de travesías, una de ellas por el continente africano.

Su continuo trajinar hizo que conociera a personalidades políticas y del medio aeronáutico entre los que se cuentan la aviadora australiana Nancy Bird Wloten y a sus connacionales Adolfo Galland y Erich Hartmann ambos reconocidos ases de la Segunda Guerra Mundial, el último de los mencionados apodado "Diablo Negro", poseedor de 352 derribos —casi todos en el frente del Este— por lo que los soviéticos pusieran precio a su captura y luego sometieran a penoso cautiverio hasta su liberación.

De Hagen Dortmund partió el 17 de diciembre de 1981, a bordo de un bimotor "Beechcraft Baron" B55 matrícula D-ILPI, hacia Escocia su primer destino pasando por Islandia, finalizando su raid en el sector brasileño de Iguazú, donde debido a fallas en un motor y después de volar durante 0:45 h con una sola planta de poder debió descender en el río, donde perdiera definitivamente su máquina.

Trasladóse tiempo después a California, donde provisto de una casa rodante recorrió palmo a palmo los Estados Unidos, durante dos años. En setiembre de 1984, compra en ese país el "Bonanza" al que me refiero al comenzar esta nota, al que prepara para un largo periplo equipándolo con tanques suplementarios instalados en la cabina que le dan una autonomía total de 11:30 hs y que a la vez le sirven de plataforma para una cama, dotándole además de radioayudas convencional entre otras cosas. Partió el 3 de setiembre de 1985, desde Oregón recorriendo el sur estadounidense hasta Florida poniendo luego proa a México y bordeando el golfo arribó a La Habana donde permaneció tres días. Al cabo de los mismos, despega con destino a Jamaica, República Dominicana, Puerto Rico, Islas Vírgenes, Santo Thomás, Guadalupe, Martinica, Santa Lucía, Grenada, Trinidad, etc. ingresando a territorio sudamericano a traves del aeropuerto internacional de Maiquetía en Venezuela, viajando por el interior de ese país y pasando luego a Colombia —aeropuerto Cúcuta— por Naiva cruza a 16.000 pies continuando por la costa del Pacífico llegando al Ecuador por Esmeralda y siempre bordeando la misma a Chiclayo en Perú y posteriormente Lima.

Luego de cubrir cierto itinerario regresa a la antigua ciudad de los virreyes pasando más tarde a Arica, Chile, país que recorrió durante cinco meses. Hasta el presente este fue el destino en el que permaneciera más tiempo, puesto que en otros su estadía prolongóse como máximo de uno a tres meses.

Próximos puntos de arribo fueron Punta Arenas y Puerto Williams donde debido al fuerte viento debió regresar al primero de ellos, ingresando el 20 de marzo a territorio argentino por Comodoro Rivadavia y el 10 de abril a Trelew donde se le ofreció un cálido recibimiento por parte de sus habitantes y medios de comunicación. Luego de su llegada a Buenos Aires y de permanecer durante 17 días en el aeródromo del Aero Club Argentino en donde además de compartir partidas de ajedrez se le brindó apoyo técnico, partió el lunes 20 de abril, previo pasaje rasante de despedida con destino a Adami en las cercanías de Montevideo desde donde según sus planes continuará hacia otros países del sur americano. Posiblemente desde la costa brasileña y posterior descenso en una pequeña isla del Atlántico dará el gran salto hacia Africa, continente que recorrerá, estimando regresar a Alemania para 1989.

A partir de ese año se dedicará a ordenar sus memorias de viaje que va asentando en una especie de diario, además de un archivo en el que va reuniendo recortes periodísticos, fotografías, etc., que lleva en carpetas separadas y que en su momento volcará en un libro.

Este particular personaje, hombre de fortuna, que además recauda algunos fondos realizando vuelos de bautismo y recreo en los lugares a donde arriba, según sus propias declaraciones realiza estas travesías de neto corte deportivo en base a navegación observada y a la estima, utilizando cartas aeronáuticas y carreteras. Su finalidad además de conocer países, costumbres, etc. es de que a través de la difusión de sus largos vuelos se motive en cierta forma a una aviación deportiva que a su entender, languidece en casi todas partes del mundo.

N. del A: *Ofició de intérprete en la ocasión la aviadora civil y actual Jefe de Torre de Control - JUS - Enriqueta Nattkemper.*

División Ultralivianos
Segundo Campeonato Argentino de ULM
En San Pedro (Bs. As.)
9, 10, 11 y 12 de Octubre '87
Informaciones: *División Ultralivianos*
Compita y Diviértase
Valle 1362
Bs. As.
Te: 01-432-1330
Inscripciones:
Cullen 1666 - 3080 Esperanza (Sta. Fe)
Te: 0496/2148/2474/2564/2782

El "Payador" Williams y la Turbina Para "Clem Antú"

Tiempo atrás le pedimos a Carlos H. Williams, técnico aeronáutico que durante varios años trabajó como dibujante de diseño en la Fábrica Militar de Aviones , que nos contara la pequeña historia de la turbina que fabricó para el ala volante del doctor Horten. Con gran sentido del humor —y con dotes de payador que desconocíamos— nuestro amigo nos brinda ese relato en una verseada aeronáutica. Si usted, estimado lector, tiene una guitarra a mano, póngale música, cante las estrofas ¡y el relato saldrá redondo! (N. de D.)

Verseada Aeronáutica

Hoy le escribo, Director
para contarle una historia
que saco de mi memoria
de "aerodiseñador".

Allá en el Cincuentaytrés
trabajaba yo en el I.A.M.E.
(¡o como ahora se llame:
llevar la lista de "stress"!)

No estaba en el "grupo Horten"
pero de ellos era amigo
y por eso fui testigo
de lo que hacían a su orden

y ya habían fabricado
un hermoso planeador
magnífico volador
de madera y entelado

era del tipo "sin cola
y Clem Antú se llamaba,
dos tripulantes llevaba,
pero no volaba sola

pues con el fin de elevarla
hasta el confín celestial
con un avión especial
había que remolcarla.

Para evitar el problema
que aquello significaba
el Dr. Horten buscaba
modificar el sistema

para sacarla del suelo:
ponerle un motor a chorro,
consiguiéndose el ahorro
del remolque para envuelo.

Setenta kilos de empuje,
quince mil revoluciones,
le daban las soluciones
(de sus palabras deduje)

y accionando en esa instancia
se apresuró a proponer
que le dejaran traer
una turbina de Francia

propuesta que rechazara
el Ministerio al decir

—¡No se puede consentir,
esa máquina es muy cara!

Abatido y desolado,
vino un día el buen Doctor,
a contarme con dolor
que lo habían reculado

Viéndolo tan achatado
quise darle una ilusión
poniéndole una inyección
de optimismo renovado:

No se entristezca así
sólo por falta de guita,
hagamos una fuercita,
y construyámosla aquí.

Me miró muy asombrado
pensando seguramente
(en lo hondo de su mente)
"este tipo está chiflado".

Es mi humilde parecer,
que faltarán elementos,
aunque estaríamos contentos
si se pudieran hacer.

Pues ya delo Ud. por hecho:
con un turbo compresor
sacado de algún motor
y un quemador de desecho.

los unimos con un caño
y completado el conjunto
podemos tenerlo a punto
hacia el final de este año.

y con lápiz y papel
hice un plano aproximado
mostrándole dibujado
lo que explicábale a él.

ésta es la forma justa,
asegún yo me he enterado,
del método en que han armado
la francesa que le gusta.

Me preguntó entusiasmado
y dónde puedo obtener
ese "turbo para hacer
lo que Ud. ha proyectado?

De esos hay en profusión
de motores, retirados,
que por kilo son comprados
y los tiran en montón.

Los sacan de un bombardero
("Libertador" es llamado)
usan motor pelado
y lo demás ¡al chatarrero!

Viendo la incomprensión
en su mirada extrañada
quise dejar probada
mi anterior explicación

y en la mitad de la siesta
con un tremendo calor
llevé a mi interlocutor
a que se hiciera una fiesta

visual con lo que buscaba:
la pila de compresores,
nuevitos, de los mejores,
¡y que el I.A.M.E. los tiraba!

No podía comprender
el despilfarro brutal
más la cosa era tal cual
y lo tuvo que creer.

Pedimos un ejemplar
que llevamos en un tacho
y regresando al despacho
comencé a trabajar

dejando planificado
en unos cuantos momentos
todos los elementos
como habíamos hablado

Se fue el Doctor apurado
a la Oficina Central
exclamando —¡No está mal,
es lo que había deseado!

Lo presentó al Director
de la Fábrica de Aviones
tomando las precauciones
de explicarle lo mejor

que pudo la situación
de las turbinas tiradas

todas desperdiciadas
¡y obtuvo la aprobación!

Pero por ser un reactor
el diseño presentado
debía ser realizado
en "Proyectos de Motor"

pasando a dicha sección
todas las actuaciones
con debidas instrucciones
de hacerlo a satisfacción.

Más llamólo el responsable
de la sección al Doctor
y le dijo: — Profesor,
¡esto es irrealizable!

después de haberlo estudiado
llegó a estas conclusiones:
da diez mil revoluciones
y el empuje calculado

es solo cincuenta kilos.
—¡Macanudo!— Dijo Horten
El trabajo no me corten,
y quedémonos tranquilos,

pues he rehecho la cuenta
de la fuerza propelente
y resulta coincidente:
¡es justito de cincuenta!

así que métanle mano
y háganlo sin cortapisa
(Disimuló una sonrisa
y se alejó muy ufano).

Todo esto me contaba
Horten mientras reía:
¡Este tipo se creía
que a pícaro me ganaba

pero yo lo he madrugado
pues ya lo había previsto
y como Ud. habrá visto
¡a trabajar lo he obligado!

Y así, quisieran o no
y trabajando a desgano,
al final de ese verano
el proyecto culminó.

Lo probaron en el banco,
funcionó perfectamente,
mas ¡Ay! lamentablemente,
y aunque Horten no era manco

no le dieron ocasión
(por extrañas circunstancias
de las cuales no hay constancias)
de utilizarlo en su avión

y aunque produzca bochorno
para la industria argentina
esta historia se termina
con la turbina en el horno

perdiendo toda la chance
de usar nuestra "craneoteca"
creando una Turbomeca
como hicieron en "La France".

Todo esto que he contado
es historia verdadera
aunque yo no lo quisiera
pues muy triste me ha dejado

(mas no es cosa de llorar
ya vendrán tiempos mejores:
hoy hay muchos compresores
posibles de utilizar,

y aunque recién empezamos
y no puedo prometer
que lo lleguemos a hacer,
entre varios lo pensamos).

Si Horten en su refugio
de la Sierra Cordobesa
aún retiene en su cabeza
recuerdos de este artilugio

(aunque de esto ya hace rato)
y estas líneas él leyera
yo le pido, si quisiera,
confirmarles el relato.

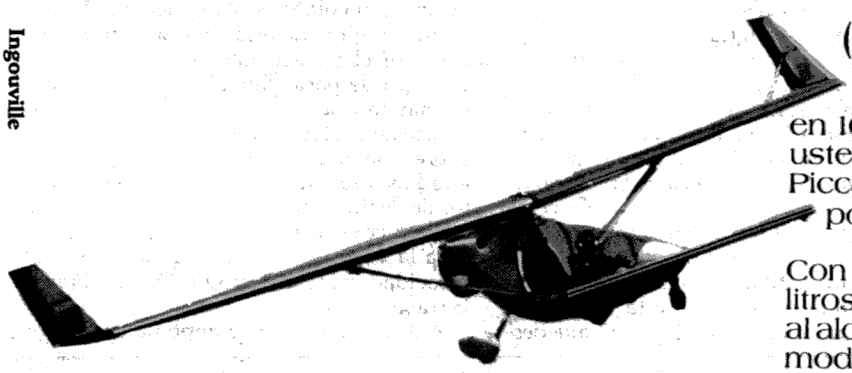
(Y además, como propina,
después les voy a contar
lo que le vino a pasar
al Mosquito en la Argentina).

FIN
(por ahora)

Carlos H. Williams
Córdoba, Junio de 1987

Ideal para aterrizar en la Plaza Roja de Moscú

(o en la terraza del Pentágono)



Ingouville

Un avión que despega y aterriza en 100 metros es lo indicado si usted piensa hacer escala en Piccadilly Circus, por ejemplo.

Con un consumo de apenas 12 litros por hora, el Falcón XP pone al alcance de cualquiera la nueva moda de burlar radares.

¡Los rusos no lo van a poder creer!

ULTRALIGHT

ULTRALIGHT S.A. Esmeralda 740
Of. 1301 Tel. 393-1787
(1007) Buenos Aires Argentina

Bernardo Resnik

Sobre California, Diurno y Nocturno

Tuvimos oportunidad de volar en monomotor en dos ocasiones sobre la zona de Los Angeles en Estados Unidos, con pocos días de diferencia. La primera oportunidad fue en vuelo diurno y la segunda, unos días después, se transformó en vuelo nocturno. Fue una nueva experiencia que creímos interesante volcar en "Aerodeportes".

California de Día

El domingo se presentaba espléndido. Unos 25 grados de temperatura, y el viento que informó el aeropuerto venía de los 310 grados con intensidad de 12 nudos.

Carlos Vincenzi hace unos 20 años que anda por Estados Unidos, y su distracción principal es el vuelo. Alquiló en el aeródromo Van Nuys un "Cessna" 182 "Skylane" RG II turbo, hélice tripala, tren retráctil, equipado con "transponder", dos VHF, ADF, dos VOR, ILS, DME, piloto automático y aire acondicionado, con velocidad crucero de 130 nudos. Este "chiche", con combustible y seguro incluidos cuesta 76 dólares por hora de vuelo. Verificamos que lo más accesible, en una de las tantas locadoras de aviones que tenía 38 máquinas, era un "Cessna" 150 totalmente equipado y con seguro, a 29 dólares la hora.

La empresa entrega también al piloto un pequeño libro con información respecto al aeródromo: accesos en auto desde distintas zonas de la ciudad, números telefónicos, planos de las calles de rodaje, especificaciones sobre procedimientos, radioayudas, reglamentaciones sobre ruidos, y demás informaciones útiles para el piloto.

El primer paso fue instalarse en una cómoda sala, con varias mesas a disposición del piloto y planificar las intenciones, que eran de llegar a la isla Santa Catalina, volando unas 30 millas sobre la ciudad de Los Angeles y su zona de influencia, y otras 30 millas sobre el Oceáno Pacífico.

Planificado el vuelo nos dirigimos al avión, que estaba estacionado al aire libre, como acostumbran allí, y tapado con una funda en el sector de la cabina.

Después del chequeo, el "Cessna" matrícula N 4832 T se puso en marcha comunicado con una de las tres frecuencias para rodaje, iniciando el mismo.

Las operaciones se efectúan en dos pistas paralelas con orientación 16/34. Una tiene 1200 metros de largo, y la otra 2400. En esta última a veces hacen despegar dos aviones simultáneamente aprovechando su longitud, pudiendo así en las dos pistas efectuar tres operaciones juntas.

Despegado el avión subía a un régimen de mil pies por minuto, y una vez abandonado Van Nuys, se pasó a la frecuencia de Los Angeles pero sin comunicarse por radio sino quedando en escucha, ya que el radar toma todos los vuelos registrando altura, rumbo y matrícula gracias al "transponder" de uso obligatorio, como no podría ser de otra manera.

El tráfico era intenso, y los aviones nos pasaban por arriba y abajo en todas direcciones, y de todo tamaño. Existe una discusión en la FAA respecto a la actividad de los pilotos privados, porque hay algunos "piratas", y está todavía latente el accidente del año pasado cuando un monomotor chocó en la cola de un "DC 9" deteriorando su estabilizador y provocando un accidente sobre la ciudad, con 84 víctimas fatales.

El primer tramo fue volado con rumbo 160°, por existir una declinación magnética de 14° en la zona, pasando por los aeródromos Santa Mónica y el privado de la "Hughes", para bloquear VOR cerca del Aeropueto Internacional de Los Angeles. Desde ese punto se modificó el rumbo a 140° para enfilar vertical al aeropuerto LAX porque pasando de esta manera se evitan cruzamientos con los "jet" que despegan o aterrizan, pues se supone que en esa posición los aviones están en tierra. Sobre el aeropuerto se debe volar entre los niveles 25 y 50.

Allí aparecía abajo el legendario aeropuerto de Los Angeles, que dio lugar a tantas historias e inclusive, a la filmación de una película teniendo como argumento el "viernes negro", llamándose así a las horas pico de operaciones en la semana, que se producen sobre las tardes de los viernes. Ese día domingo, contabilizamos más de 50 aviones estacionados y varios en rodaje. Operan simultáneamente en cuatro pistas paralelas, orientadas de este a oeste y se usan siempre en ese sentido, aterrizando hacia el mar.

En cada cambio de rumbo con avión de alas altas, se estila hacer algunos alabeos para mejorar la visibilidad, porque la inclinación coloca el plano del lado hacia el que se gira, tapando totalmente la visión, con el consiguiente riesgo.

Luego de pasar lateral los aeródromos de Hawthorne y Torrance ingresamos en el océano. Habíamos volado 30 millas sobre una maraña de autopistas, calles, estadios, fábricas, playas, y seis aeropuertos de distinta magnitud.

El cruce se hizo con la isla Santa Catalina a la vista, y volando con nivel 65. La velocidad crucero de 130 KTS hizo breve la travesía.

Antes de aterrizar se imponía un rodeo

En la plataforma de tierra del aeródromo Isla Santa Catalina, un centenar de aviones estacionaron frente a la torre.

para observar el paisaje, pasando sobre la veraniega población costera de Avalon, donde los turistas acuden en barco o en avión para descansar en los hoteles y casas de fin de semana, disfrutando el aire y la playa.

La pista asfaltada, con orientación casi norte-sur está a 500 metros sobre el nivel del mar, pero muy cerca de la costa. Es prácticamente un portaaviones con un precipicio en cada extremo. El aterrizaje fue un poco movido por la turbulencia originada en las montañas de la isla.

Unos cien aviones de todo tipo estaban estacionados allí, y tras sacar unas fotos fuimos a Plan de Vuelo, ubicado en un coqueto edificio que comparte con la torre de control, de un definido estilo español. Ello se debe a que este sector de California estuvo bajo dominio español, luego mexicano, y de allí vienen todos los nombres de muchos lugares de la región tan familiares a nuestro idioma, como el propio Los Angeles.

Bebida refrescante, algún regalito regional, varias fotos... y de nuevo al avión para despegar y enfilar al aeródromo de Van Nuys, donde teníamos turno 5 para el aterrizaje, detrás de un "Tomahawk" que parecía lo íbamos a empujar con el "Cessna" 182 al que no había forma de pararlo. Finalmente apareció la solución: La torre ordenó aterrizar por distintas pistas; el nuestro por 16 derecha, y el "Toma" por 16 izquierda.

Desde allí, lo demás fue rutinario: Tapar el avión con la funda, amarrarlo y entregar la llave tras una hermosa tarde de vuelo, en una de las zonas de cielo más denso que se conoce, en cuanto a presencia de "latas" se refiere.

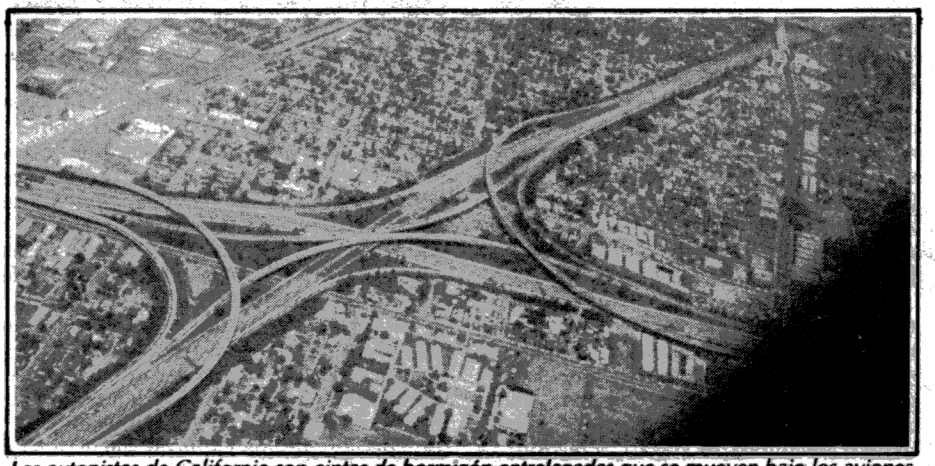
California de Noche

El viernes siguiente acordamos volar nocturno. Según Carlos Vincenzi, de noche se apreciaría el movimiento de miles de automotores en superficie, y los aviones que cruzan el cielo de Los Angeles en todas direcciones.

Llegamos al aeródromo de Van Nuys, y la primera sorpresa consistió en no encontrar gente, con las instalaciones cerradas. Solamente parecía vivir la torre de control que a lo lejos lanzaba destellos de luces rojas y verdes, que indican la existencia de un aeródromo civil. Lo demás consistía en iluminación normal en plataformas, en un baño a disposición de los pilotos, y en un teléfono público. Muchos aviones durmiendo, y el rugir de motores despegando y quebrando la quietud de la noche.

Pero allí la cosa es simple. El avión había sido solicitado durante la tarde y teníamos su posición en el estacionamiento. El portón de acceso a la plataforma estaba cerrado, pero existe un teclado tipo calculadora ubicado en la puerta, donde se marca un número preestablecido para accionar el ingreso (que resultó ser la frecuencia principal de la torre: 119.3), y el paso quedó liberado.

Aeropuerto Internacional de Los Angeles (LAX). Cuatro pistas paralelas apuntan hacia el Océano Pacífico.



Las autopistas de California son cintas de hormigón entrelazadas que se mueven bajo los aviones en vuelo.

El avión era un "Cessna" 172 "Cutlass" RG II, matrícula N 6400 V, con el mismo equipamiento que el utilizado el domingo.

Después del chequeo y ya iniciado el rodaje a la pista en uso 16, se escuchaba el QAM grabado en una frecuencia especial: viento de los 140°/14 KTS. visibilidad 5 NM, cielo despejado, temperatura 65° F (19° centígrados), QNH 29,94 pulgadas.

Al enfrentar la pista para el despegue apareció una "ensalada" de luces de colores indicativas de las distintas funciones sobre la pista de 2400 metros. A las 22.05 horas, estábamos en el aire.

Y realmente la ciudad parece vivir en su infinita dimensión, perdiéndose las luces a lo largo de los 240 kilómetros que van desde Simi Valley hasta más allá de Palm Springs. Las autopistas se desplazaban en todas direcciones, los aeródromos destellaban, las canchas de fútbol, beisbol o tenis eran manchas más definidas en el piso por su iluminación, y los aviones en vuelo parecían luciérnagas en su desplazamiento.

Pero la transparencia fue disminuyendo cuando volamos con rumbo sur hacia la zona del Aeropuerto Internacional de Los Angeles, donde se había formado niebla por la cercanía del océano. La decisión inmediata fue poner rumbo norte para llegar hasta Newhall, ya fuera del área urbana.

Permanentemente se vuela mirando el movimiento de las luces de aviones, para obrar según lo observado. Así fue como hubo que tirarse un tanto hacia la derecha, ante la proximidad de unos potentes faros que se acercaban en marcada actitud de descenso, cuando teníamos 4500 pies de nivel. Al pasar cerca, vimos por el resplandor proveniente de la superficie, que se trataba de un "Hércules" C 130, lo cual indica que si bien de noche todos los gatos son pardos, algunos son más grandes que otros.

Desde Newhall regresamos a Van Nuys conservando bastante altura, a tal punto que hubo que deslizar en final desde los 2500 pies hasta la pista cuya elevación es de 1000 pies. El régimen de descenso superaba los 300 metros por minuto.

Una vez aterrizados, el "Cessna" rodaba a su posición en plataforma, pasando muy cerca de los otros aviones estacionados que se ubican demasiado juntos, dejando espacios para estrechas calles de rodaje.

Amarramos el avión con las cadenas que están fijadas en el piso, y abandonamos el aeródromo. El vuelo se cargaría luego a la cuenta del piloto. No vimos a persona alguna, no se hizo ningún trámite, y no se pasó por oficinas ni anotaciones.

Para completar el vuelo nocturno, a pocas cuadras tomamos una copa en un "boliche" llamado "94° Aero Squadron", decorado como un campamento de la Segunda Guerra, y con un viejo triplano en la puerta. Todo aeronáutico; no podía ser de otra manera.

Ultralivianos

ULM en Brasil

Daniel Gómez

Hace un par de meses aprovechando un viaje que por trabajo hice a San Pablo, no dejé escapar la oportunidad de ponerme en contacto con el ambiente aeronáutico a través de amigos locales.

Así me enteré que también allí se está pasando por una seria crisis y las entidades aerodeportivas añoran los tiempos en que los aeroclubes vivieron sus mejores momentos, bajo la campaña "Demos alas al Brasil", promovida por la prensa a través de los "Diarios Asociados" de Assis Chateaubriand, cuando mediante donaciones populares se lograron aumentar notablemente las flotillas deportivas.

Hoy el Departamento de Aviacion Civil (DAC) está tratando de encontrar soluciones y alternativas que puedan revertir la actual recesión y pasar a la reactivación del aerodeporte.

Para ello ha comenzado con la compra de seis veleros de alta performance destinados al entrenamiento, y de varios "AeroBoero" en Argentina para el remolque. Como el área de la acrobacia es quizá de las más regazadas, han decidido la compra de siete "kits" del "Christian Eagle" norteamericano.

Para la instrucción primaria continuarán con el uso del venerable monomotor local P-56, sometiéndolo a recorridas generales completas. Y como medida de promoción para los alumnos, han decidido que aquellos que pasen el examen teórico de piloto se hagan acreedores a 700 litros de combustible para poder realizar así sus horas de vuelo. El costo del combustible es, como en casi todas partes, uno de los mayores problemas, y es por ello que entre los aficionados se están imponiendo los Ultralivianos Motorizados, en los que los costos operativos son considerablemente más bajos.

En el ámbito local han aparecido así desde 1980 varias firmas que han comenzado con la construcción de conocidos ULM, estimándose que en estos momentos están ya volando en Brasil unas 450 de estas máquinas. Para reglamentar la actividad de los ULM, la DAC promulgó las Normas de Servicio (NOSER) que son de aplicación en todo el país.

Estas normas pueden ser resumidas en 10 puntos principales, que establecen:

1 - Los Ultralivianos pasan a ser consideradas aeronaves y así quedan encuadradas dentro del Código Brasileño del Aire. Son designados mediante las siglas ULM.

2 - Para poder pertenecer a la categoría, estas aeronaves no pueden ser utilizadas comercialmente.

3 - Los ULM sólo pueden operar bajo las normas de vuelo visual (VFR).

4 - La aprobación y fiscalización de las empresas que se dediquen a la fabricación o armado de ULM es de competencia del Centro Técnico Aeroespacial (CTA), al igual que los proyectos y construcciones caseras hechos por particulares.

5 - Las fábricas sólo podrán entregar aeronaves ULM a personas debidamente habilitadas para su operación, o a escuelas y clubes organizados.

6 - Los ULM solo podrán salir de las fábricas después de ser debidamente registrados en la División Aerodeportiva de la DAC y ya con las matrículas pintadas.

Las máquinas existentes antes de la reglamentación o las importadas deben ser también matriculadas.

7 - Solo podrán operar los ULM aquellas personas habilitadas como Piloto Deportivo de ULM.

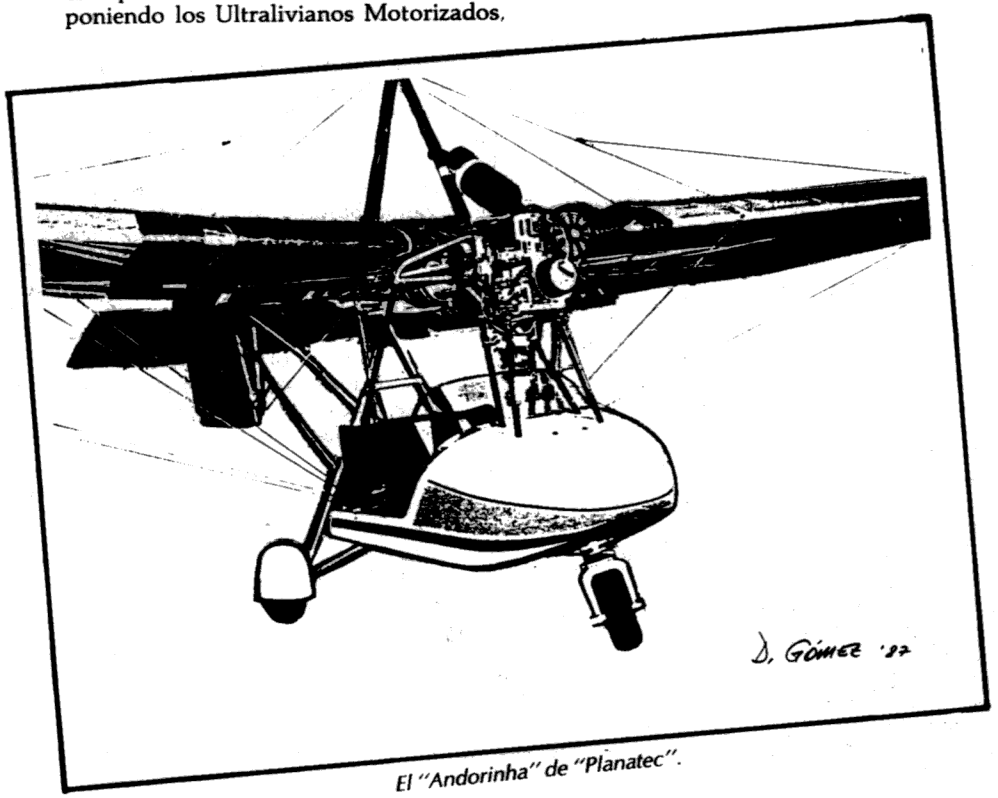
Esta habilitación se puede obtener en las escuelas homologadas por la DAC.

La licencia de instructor de vuelo de ULM solo es concedida a personas que tengan como mínimo licencia de piloto privado y que demuestren sus aptitudes para operar ULM.

8 - Los ULM biplaza solo pueden ser operados por personas habilitadas como mínimo para Piloto Privado o Piloto de Planeador, con los respectivos certificados de habilitación técnica y de capacidad física al día, o por poseedores de una autorización especial extendida por el Jefe del Subdepartamento Técnico de DAC para el caso específico de vuelos de recreo.

9 - Las fábricas de ULM deben poseer su propia escuela de entrenamiento, autorizada a funcionar por la DAC, o en caso contrario tener convenios con instituciones debidamente homologadas para tal fin.

10 - La operación de aeronaves ULM puede ser hecha en aeródromos (siempre que la Administración de ese aeródromo tenga un convenio con el operador a tal fin) o en "lugares de vuelo" debidamente reconocidos y homologados por DAC.

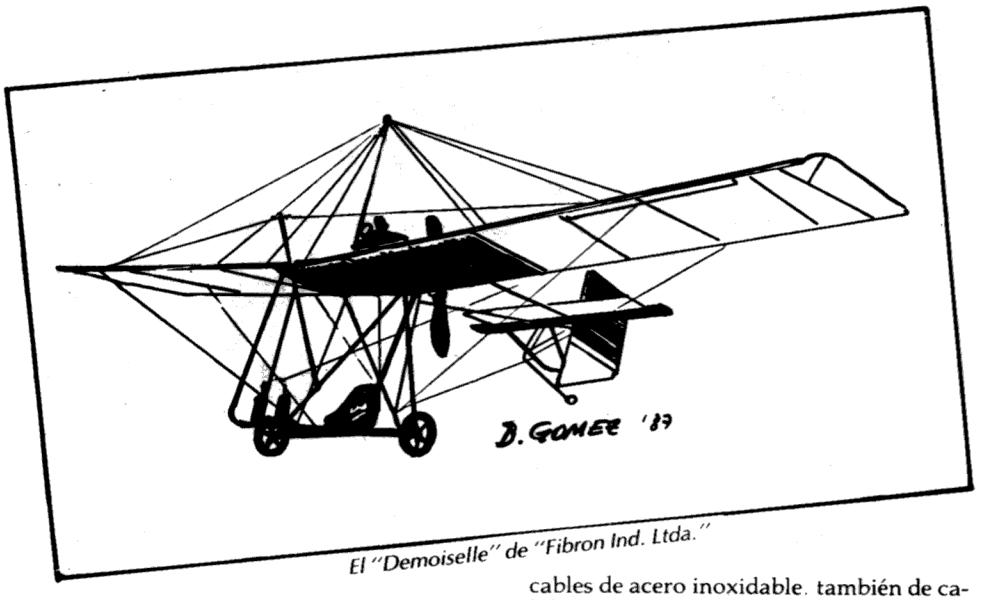


El "Andorinha" de "Planatec".

Utilidad Práctica

Además del empleo por Aeroclubes y pilotos privados los ULM van ganando "cielo" en otras áreas, así, la Fuerza Aérea brasileña ya incorporó una escuadrilla de 20 unidades del "Quicksilver" modelo MXL I y II, fabricados localmente, denominándolos T8A y T8B, que se encuentran operando en la Academia de la Fuerza, en Pirassununga, San Pablo.

Inicialmente estaban destinados a formar un Club de Ultralivianos en la Academia, pero poco a poco se van convirtiendo (conjuntamente con los planeadores) en una forma complementaria de entrenar a los nuevos pilotos, especialmente por permitirles estar más horas en vuelo por costos irrisorios y ofreciéndoles una mayor sensibilidad en el manejo de los comandos, lo que les será de utilidad al pasar a máquinas más potentes. Asimismo



El "Demoiselle" de "Fibron Ind. Ltda."

hacen aplicación militar de ellos como aviones de observación volando a alturas considerables y a baja velocidad. Por otra parte, el Cuerpo de Bomberos de Río de Janeiro los está probando como medio de rescate en la playas y transporte de salvavidas o boyas. Otras instituciones oficiales los están empleando también como medio para seguir a animales o pájaros en sus hábitos migratorios, en la zona sur del Mato Grosso.

La Fundación del Parque Zoológico de Nueva York está patrocinando esta campaña dirigida por el zoólogo Peter Crashaw, con el objeto de estudiar a los félidos del área, con fines de preservación.

También varias estancias los están utilizando ya para inspección de pasturas y rebaños.

Las fábricas están ahora siguiendo los pasos de Estados Unidos e Israel, y adaptando equipos de fumigación a los ULM y realizando las pruebas de aeronovegabilidad.

Si éstas son satisfactorias, piensan que la utilización de estas pequeñas máquinas se verá extendida grandemente.

Las Fábricas y sus Modelos

De acuerdo a los comentarios que me hicieron y las referencias que me dieron, la empresa "Microleve C.I. Ltda." es la más importante de todas las de Brasil. Fue fundada en 1981 y estaban fabricando hasta hace poco unas 20 unidades mensuales. Allí se construyen los " Quicksilver" MX I y II y el MXL I y MXL II bajo patente de la "Eipper Aircraft" de EE.UU.

El modelo I es monoplaza y el II biplaza, con motor más potente y estructura reforzada.

Características Técnicas

El MX está construido en tubos de aluminio aeronáutico y arriostrado con cables de acero inoxidable, también de calidad aeronáutica y está entelado en Dacrón.

Está impulsado por un motor "Rotax 377" de 2 cilindros y 34 hp refrigerado por aire y el MX II posee un motor "Rotax" 503 de 50 hp.

La envergadura es de 9,75 m, el largo de 4,65 y la altura 2,9 m. La superficie alar es de 14,86 m ^{2}. El peso vacío es de 100 kg y el máximo, con piloto, 220 kg. La velocidad máxima en vuelo nivelado es de 80 km, y la de crucero, 70 km/h. La velocidad de pérdida es de 35 km/h.

Su techo de servicio es de 3.600 metros y su autonomía 260 km, consumiendo unos 7 litros de combustible por hora.

El régimen de planeo es de 1,5 m/s a 46 km/h.

La carrera de despegue es de unos 15 metros y el aterrizaje requiere unos 25 metros. Sus comandos accionan "spoilerons", timón de dirección y de profundidad.

El modelo MXL I posee también un motor "Rotax" 377 de dos cilindros y 34 hp (que es reemplazado por un "Rotax" 503 de 50 hp en el modelo II) y tiene una envergadura de 9 m.

El largo es de 6,20 m y el alto 2,90 m, con una carga alar de 15 kg/m ^{2}. El peso vacío es de 112 kg y la carga útil puede ser de 130 kg (el peso máximo del piloto debe ser 110 kg).

El tanque de combustible es de 20 litros, lo que le da un alcance de unos 250 km. Despega tras un carreteo de unos 30 metros y aterriza en 60 metros.

Su régimen de ascenso es de 4 m/s y la velocidad VNE es de 118 km/h, mientras que la velocidad de crucero es de 80 km/h.

El techo operacional es de 3.000 metros.

La principal diferencia entre el modelo MXL y el MX, reside en que el primero tiene alas enteladas tanto en el intradós como en el extradós, y posee alerones, con timón de dirección y de profundidad, lo que lo asemeja más a un pequeño avion convencional.

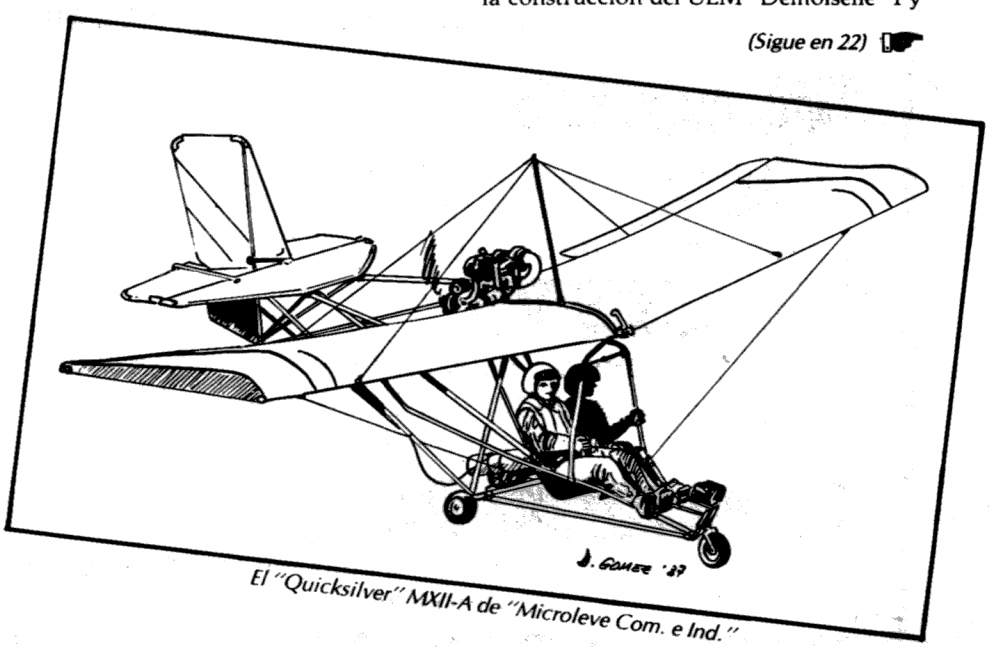
Otra de las fábricas instalada en Río de Janeiro es la "Netuno", que asegura que aprovechando la tecnología norteamericana y las características del vuelo a vela ha diseñado un seguro pequeño avión, impulsado por un motor "Kawazaki" TA 440 hp, de dos tiempos bicilíndrico, con arranque eléctrico o manual, que decola en 30 metros a 6500 rpm en tierra y 70 metros en agua, pues se le pueden colocar flotadores.

La distancia de aterrizaje es de 50 metros.

El peso vacío es de 120 kg y la carga máxima es de 150 kg incluído el piloto, y el techo de servicio es de 4.500 metros. La velocidad VNE es de 135 km/h, la de crucero 96 km/h y la de pérdida 32 km/h con "flaps", y la relación de planeo que posee es de 10 x 1.

En Belo Horizonte está instalada la "Fibron Industrial Ltda." que se dedica a la construcción del ULM "Demoiselle" I y

(Sigue en 22)



El "Quicksilver" MXII-A de "Microleve Com. e Ind."

(Viene de 21)

el II. El primero monoplaza y biplaza el segundo.

Ambos utilizan motores "Cuyuna" de 368 cc y 35 hp de potencia consumiendo unos 7,5 litros de combustible por hora teniendo una autonomía de 1,30 hora.

El "Demoiselle" pesa 98 kg. tiene una envergadura de 9,45 m y una altura de 3 m. Su velòcidad VNE es de 80 km/h y la de crucero 64 km/h. El régimen de ascenso es de 152 m/minuto y el techo 300 m, con una capacidad de carga de 100 kg.

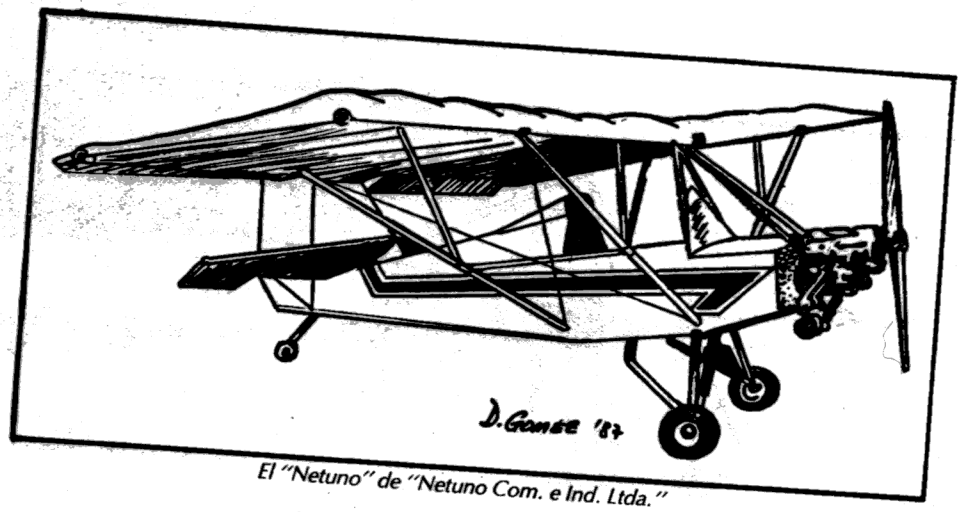
El "Demoiselle" II pesa 120 kg y tiene 11,58 m de envergadura, 5,13 de largo y 3,45 de altura. Desarrolla una velocidad de 72 km/h y de crucero 56 km/h con un régimen de ascenso de 106 m/minuto.

El techo operativo es de 3000 m y la carrera de despegue está en los 30 metros. Ambas máquinas pueden ser utilizadas con flotadores.

También en San Pablo se encuentra instalada la planta de "Planatec Industria Aeronáutica Ltda." fabricantes del "Andorinha" PLA - U - 61 monoplaza y el PLA - U-71 biplaza.

Está impulsado por un motor "Cuyuna" U1 II de dos ciclos 430 cc y 35 hp a 6500 rpm, pero también puede estar potenciado por un "Rotax" 503 a 50 hp a 6500 rpm.

El PLA - U - 61 pesa vacío 132 kg. y desarrolla un velocidad VNE de 104 km/h y 90 km/h en crucero.



El "Netuno" de "Netuno Com. e Ind. Ltda."

Tiene 10,50 de envergadura y una superficie alar de 12,81 m ^{2}.

Con el motor "Cuyuna" decola en 30 metros mientras que con el "Rotax" lo hace en 20 metros.

Todos los comandos son similares a los de un avión convencional y el ala entelada en ambas superficies tiene un perfecto perfil aerodinámico. Su construcción está realizada en tubos de acero cromo molibdeno 4130 al igual que el "Andorinha" II que con el "Rotax" 503 decola en 40 metros y aterriza en 30.

Esta máquina tiene un régimen de ascenso de 600 pies/min. con una velocidad de crucero de 55 mph y una VNE de 65 mph.

Aparte de las fábricas mencionadas cuyos modelos han sido debidamente probados por el Centro Técnico Aeroespacial del Ministerio de Aeronáutica, existen otras con diseños en vías de homologación. Pero de todos los ULM vistos no he observado casi ninguno que haya entrado en la línea evolutiva, a excepción del "Netuno" que busca una estilización de líneas y performances. Esto es un tanto lamentable pues pareciera existir una tendencia a continuar con diseños una tanto primitivos y ya superados en otras latitudes.

Pero a pesar de ello y de la seria crisis económica que está padeciendo Brasil, se continúan construyendo máquinas y los jóvenes salen a volar con la ilusión y la esperanza de un mañana más venturoso.

CIPA – 1987

Centro de Instrucción Profesional Aeronáutico de la Federación Argentina de Aeroclubes

ESCUELA OFICIAL AUTORIZADA BAJO ORDEN Nº 135

Cursos 2º Semestre

★ *Piloto Comercial con H.V.I.* *(Inician) 24-VII-87*
★ *Piloto Comercial de 1ra. Clase* *(Inician) 24-VIII-87*
★ *Instructores de Vuelo - Avión -* *(Inician) 24-VIII-87*

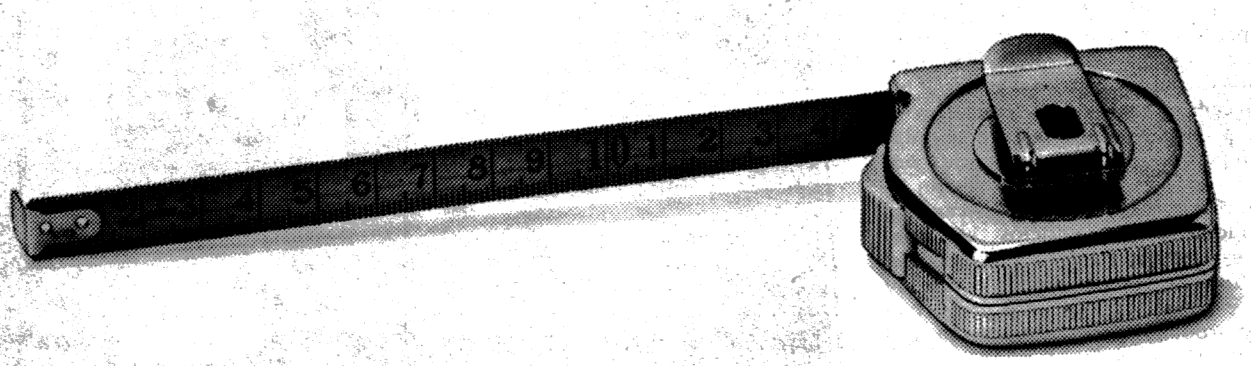
Informes e Inscripción

Lunes a Viernes de 13.00 a 18.00 - FADA - Anchorena 275 Te.: 88-3314 y 87-2320
Lunes a Viernes de 18.30 a 21.30 - Centro de Instrucción de Vuelo de Aerolíneas Argentinas - Della Paolera 265 - Retiro

Lugar de Realización de Cursos

Centro de Instrucción de Vuelo de Aerolíneas Argentinas
Complejo Catalinas - Retiro (Cap. Fed.)

MARKET



PYME. A la medida de sus necesidades.

Un servicio integral que le proponemos en el Banco Español y en el Banco Comercial del Norte, para dar respuestas a los requerimientos de su empresa y tener acceso a prestaciones exclusivas destinadas a informar, asesorar y ofrecer soluciones eficientes en todas nuestras casas.
Donde le brindamos, con atención personalizada, servicios de Diagnóstico, Prevención de Riesgo, Asistencia al Desarrollo Empresarial (A.D.E.), Servicio de Información sobre Mercados Latinoamericanos (S.I.M.L.A.), Inversiones, Créditos, Agrofianzas, ULTRACANJE® y PYMEXPORT®.
Acérquese, conozca nuestras nuevas ventajas y sume puntos a su favor.

Más servicios porque somos más.

Entidades adheridas al Régimen de Garantía de los Depósitos, 21.526.

BANCO ESPAÑOL

BANCO COMERCIAL DEL NORTE

Bjelasnica / 7-14 Marzo '87

F. Wegerer (*)
Trad: Ligia Staudinger

Paracaidismo en la Nieve

Bjelašnica, 7-14. 3. 1987.-Yugoslavia

Del 7 al 14 de marzo se encontraron 14 naciones en la tradicional ciudad olímpica de Sarajevo, capital de Bosnia-Herzegovina, para llevar a cabo el primer Campeonato Mundial de Para-Ski. Transcurrió mucho tiempo y muchas dificultades (también de la FAI) se tuvieron que superar hasta poder llevarse a cabo este campeonato mundial.

Suiza, Francia, Yugoeslavia, Austria, Suecia, Alemania Occidental, EE.UU, Canadá, Finlandia, Inglaterra, Bélgica, Holanda, Turquía y Australia.

Por falta de mejor conocimiento de la situación geográfica y sus posibilidades, me sorprendió mucho, en aquel tiempo, cuando nombraron a Sarajevo como lugar de los Juegos Olímpicos. Pero aquí me hicieron caer en cuenta de la realidad.

Viajé a Sarajevo un par de días antes del Campeonato Mundial y pude convencerme de la belleza de esta región de esquí en Bjelasnica. Pero quedé encantado de la ciudad, de sus edificios elegantemente restaurados y muy en especial del barrio antiguo. Las personas son muy atentas y simpáticas; la frase proverbial "no hay problema" reinó durante todo el campeonato.

Desgraciadamente se tuvieron al principio problemas con las habitaciones en el hotel "Famos". Algunos equipos fueron hospedados en otro hotel. Este problema podrá ser remediado en el futuro por medio de una mejor información. ¡No es bueno prometer y luego no cumplir!

Los equipos masculinos de Francia (segundo), del campeón mundial Suiza, y de Yugoslavia, clasificado tercero.

Una vista de la zona de embarque con el helicóptero MI-8

Ya el sábado 7 de marzo se llevó a cabo el sorteo para la carrera de calificación el domingo. (También aquí se tuvieron problemas con los billetes del teleférico).

El domingo se llevó a cabo la carrera de calificación sobre la pista olímpica que prepararon muy bien el profesor Kuba y su "team" de trabajo.

Después del mediodía tuvo lugar la apertura del campeonato, sin discursos largos.

Lunes 9 de Marzo

Ya muy de mañana brillaba el sol resplandeciente y nadie hubiera entendido si no se hubiera saltado en ese día. Pero reinaba un frío terrible que duró también en los próximos días.

Desgraciadamente se perdió mucho tiempo hasta que finalmente se llevaron a cabo los primeros saltos de paracaidismo. Sin embargo se realizó el salto oficial de entrenamiento y casi completo el primer turno. Alrededor de las 2 de la tarde comenzó a nevar y se tuvo que interrumpir el campeonato.

Martes 10 de Marzo

Puesto que nevó toda la noche y el personal del club de esquiadores fue avisado apenas en la mañana, sólo recién al mediodía se pudo comenzar con las primeras carreras. En este lugar queremos agradecer al club y al profesor Kuba por el magnífico servicio que prestaron.

Las mujeres comenzaron primero. Yoy Burtis (EE.UU) y Snjezana Trbonja (Yugoeslavia) ocuparon el primer lugar teniendo el mismo tiempo; las siguieron Beverly Watson (Canadá) y Sabine Knaus (Austria). Marion Kriessler de Alemania llegó a ocupar el buen sexto lugar.

A la cabeza del equipo masculino llegó el suizo Thomas Saurer, lo siguió Joel Yout de Finlandia y Karl Kreuzer de Austria.

El austríaco Reinhard Flatz se cayó y continúo su carrera con un solo esquí.

La segunda carrera comenzó después de cambiar las puertas y revisar el tiempo.

De izq. a der: Christian Frei (Suiza) ubicado tercero; Joel Yout (Francia) clasificado campeón mundial; Roman Pogacar (Yugoslavia) clasificado segundo.

De izq. a der: Shawna Pendelton (EEUU) clasificada tercera; Beverly Watson (Canadá) en el sitial de campeona; Trbonja Snjezana (Yugoslavia) clasificada segunda.

La lista de turno para comenzar la segunda carrera fue un caos y corredores con faltas en la primera carrera fueron equivocados.

Sólo después de algunas protestas por parte de Austria, EE.UU y Francia se pudieron corregir las faltas del juez de puertas. De nuevo fue Yoy Burtis la mejor corredora con el mejor tiempo que nadie más alcanzó. Yoy Burtis ganó en la calificación total de esquí; segunda fue Snjezana Trbonja (Yugoeslavia) y luego Beverly Watson (Can), Susi Rothmeier (Austria), Sabine Knaus (Austria) y Marion Kriessler (Alemania).

El mejor de los hombres fue el suizo Thomas Saurer con la mejor calificación total, lo siguió Joel Yout y Roman Pogacar (Yugoeslavia). Los corredores alemanes ocuparon los puestos 11° P. Biernat, 14° J. Feil, 21° W. Martin, 25° J. Gramberg. Los austríacos alcanzaron los lugares 4° K. Kreuzer, 5° P. Mennel, 10° W. Schnitzhofer, 33° R. Flatz.

Los otros suizos llegaron al 7° M. Reinhard, 9° Ch. Frei, 12° M. Weber.

Ya en la noche comenzó a aclarar y en la mañana del miércoles brillaba nuevamente el sol. A las 8 y media se pudo continuar con la parte de paracaidismo y hasta la tarde pudieron realizar las mujeres

(Sigue en 26)

Fernández - Gamboa

Abogados

* *Constitución de Sociedades*
* *Habilitación de Empresas de Transporte y Trabajo Aéreo*
* *Importación de Aeronaves*
* *Trámites Aduaneros*

●●●

* *Contratos - Seguros*
* *Relaciones Laborales*
* *Infracciones y Faltas Aeronáuticas*
* *Accidentes de Aviación*
* *Asesoramiento*

ASUNTOS CIVILES Y COMERCIALES.
FAMILIA. DIVORCIOS. SUCESIONES

Horario: Lunes a Viernes de 15.30 a 21.00 Horas

N. Avellaneda 445 (1062) FLORIDA - Bs. As.
Te.: 797-8046

Usted puede aprender a volar antes de que salga el próximo número de esta revista.

Ingouville

ESCUELA DE ULTRALIVIANOS

* **Instructor a cargo:** Comandante Rolf Hossinger
* Curso de piloto
* Clases teóricas y prácticas en aeronaves Falcon XP biplaza

ULTRALIGHT

ULTRALIGHT S.A. Esmeralda 740 Of. 1301
(1007) Buenos Aires Argentina Tel. 393-1787

(Viene de 25)

todos sus turnos. Después del quinto turno de los hombres se tuvo que interrumpir la competencia, pues en uno de los helicópteros comenzó a fallar la instalación de radio.

Entre las mujeres quedó como campeona mundial Beverly Watson (Canadá), segunda Sjezana Trbonja (Yugoeslavia) y tercera Shawna Pendelton de EE.UU.. Como equipo femenino ganó EE.UU., seguido por Francia y Austria.

Campeón mundial es Joel Yout de Francia, segundo Roman Pogacar de Yugoeslavia y tercero Christian Frei de Suiza. Como equipo masculino ganó con gran ventaja Suiza (Markus Reinhard, Thomas Saurer, Christian Frei, Mathias Weber), seguido por Francia (Joel Yout, Jardel Frantz, Y.P. Gravier, C. Betemps) y Yugoeslavia (R.Pogacar, J.Bogdan, D. Svetina, D. Intihar).

Los austríacos (P. Mennel, R. Flatz, K. Kreuzer, W. Schnitzhofer) estuvieron hasta el último salto ¡y el último paracaidista en el tercer puesto! Charly Kreuzer aterrizó en el disco de precisión, ¡pero la segunda pierna tocó primero a 60 cm! Así perdieron la chance de ganar la medalla de bronce.

El equipo de Alemania (P. Biernat, J. Gramberg, J. Feil, W. Martin) quedó en el sexto puesto.

El viernes el programa había previsto una visita a la ciudad de Sarajevo y en la noche una fantástica fiesta de despedida.

Muchos organizadores, todos muy simpáticos y comedidos, estaban a nuestra disposición. El campeonato tomó un valor considerable con la presencia del vicepresidente de FAI, el español señor Manuel Figueras.

El doctor Uwe Beckmann, presidente de CIP, representante y defensor de nuestro deporte, encontró siempre las palabras precisas cada vez que se dirigía al público.

Es notable que, existiendo un enorme equipo de organización, la persona más importante fue Omer Kulic. Gilbert van Dam lo apodó "Padre" de este primer campeonato mundial de Para-Ski. Para mí él era todo en una persona: jefe de organización y jefe del campeonato.

Se saltó desde un helicóptero MI-8 (4 equipos). Se tenían dos de ellos a disposición.

Lamentablemente hubo un momento de gran peligro cuando Peter Mennel ya se encontraba en el aire y el helicóptero voló debajo de él a solo 50 metros de distancia. ¡Para mí esto fue inconcebible!

Yugoeslavia con su tradición en paracaidismo y como organizadora, invita ya en setiembre a Zadar para la primera Copa Europea de estilo/precisión.

El próximo Campeonato Mundial de Para-Ski se llevará a cabo 1989 en Austria.

¡Hasta la vista en Damüls!

(*) Juez Austria/FAI, Jefe de Jueces del 1er. Mundial de Para-Ski, y Corresponsal de "Aerodeportes".

Los equipos femeninos de Austria (segundo), EE.UU (campeón mundial) y Francia, clasificado en el tercer puesto.

Al Margen...

La gran organización fue un tanto lenta y difícil y todo lo descargaban sobre el jefe del campeonato, Omer Kulic. Las posibilidades de entrenamiento que prometieron no pudieron realizarse ya que sólo hasta el viernes se pudo saltar.

●

Un caos completo fue la llegada de algunos equipos un día antes de la llegada oficial (sábado 7 de marzo 1987) y que se hospedaron en la ciudad, pero fueron llevados muy pronto a Bjelasnica. La sala del hotel "Famos" estaba llena y los participantes no sabían qué hacer allí.

●

Los pilotos de los helicópteros cooperaron en lo que podían, pero muchos problemas no fueron conocidos a tiempo y no era posible tampoco poder explicarlos. Y así fue como sucedió ese momento peligroso que ha ye mencionado. Además el MI-8 es un helicóptero muy complicado y lo que dos MI-8 apenas podían hacer, aquí entre nosotros los dominamos fácilmente con un "Hughes" 500.

●

La única persona competente en el círculo que enseguida todo lo entendía, era Jocica "Joco" Mandic, el entrenador de paracaidismo en Sarajevo. Lo retiraron el último día y luego, después de muchas intervenciones, vino nuevamente. Dzemil era la persona encargada del trabajo con el público y fue por el buen espíritu del campeonato que intentaba resolver siempre cuantos problemas se presentaban.

●

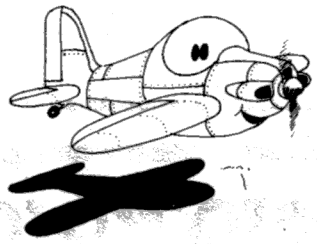
Aunque el reglamento fue impreso ya en abril 1986 en Sarajevo, el Jefe de Cómputos no lo había visto nunca y presentó un programa equivocado de computadora. Horas enteras de trabajo fueron necesarias para sacar un nuevo programa, aunque yo "a mano" hubiera podido corregir las faltas en poco tiempo.

●

Al jefe de la delegación alemana, Jochen Breu, en una asamblea de jefes de equipos se le obligó a pagar la cuota de inscripción, pero logró recuperar su dinero días más tarde.

●

Cada noche teníamos muy buena música durante la cena en el hotel y una cercana discoteca nos servía de distracción alternativa.



Sobrevolando Anécdotas

Piloto Folklórico

Tato Urtubey, macanudo piloto de Santiago del Estero, nos contaba alegremente que en el aeropuerto de su ciudad sólo opera un avión comercial de línea cada día, lo cual es el acontecimiento de la jornada.

Ello ocurría en viaje a Oshkosh'86, donde formaba parte del grupo de argentinos que fuimos a disfrutar del festival. En ese trayecto, despegando desde el aeropuerto J. F. Kennedy de Nueva York hacia Chicago en larga fila de "Jumbos", "DC-10", "Airbus" y otros bichos, lo vimos a Tato muy sorprendido por el intenso tráfico, reloj en mano, controlando la frecuencia de los despegues.

Efectivamente, salía un avión cada 20 segundos en forma ininterrumpida y esto solo considerando una de las pistas. Los aterrizajes, con frecuencia similar, se efectuaban en otra pista, o quizá en más de una, fuera de nuestra visual.

Viéndolo al santiagueño tan entusiasmado y apabullado, le gastamos una broma diciéndole que tal vez había más movimiento que en el aeropuerto de sus pagos.

Siguiendo el tono jocoso de la charla, y no pudiendo desprenderse de su carácter de hombre del norte, nos respondió con una adaptación de aquella vieja chacarera cantada por los hermanos Abalos, referida también a Nueva York: "Mira —dijo Tato— aviones más, aviones menos... igualito a mi Santiago".

Para Toda la Vida

Un piloto se había comprado un "Macchi", ese conocido avión con estructura de madera y sin montantes bajo sus alas altas, que además tiene la particularidad de abrir sus puertas hacia arriba en lugar de girar sobre un eje vertical. Al amigo le gastaban todo tipo de bromas en relación a la estructura de madera. Le decían que debía revisar la naftalina en la inspección de planeador, para evitar que el ávión se apolille; le aconsejaban no dejarlo a la intemperie porque con la humedad podría brotar la madera, y otras bromas semejantes.

Después de tantas cargadas, un día otro amigo quiso darle una mano estando presente un tallerista, y le pidió una opinión seria respecto al noble avión. En principio la respuesta fue satisfactoria pues el tallerista le dijo que el dueño de semejante máquina tendría avión para toda la vida.

Satisfecho el "preguntón", insistió con intenciones de que le ampliaran ese generoso concepto: "¿Tan bueno es el "Macchi" de mi amigo?".

"No —dijo el tallerista— Va a tener avión para toda la vida, porque no podrá vendérselo a nadie".

Mate Cosido

Alguna vez hablamos ya de un simpático personaje del Aeroclub Sunchales, que fue propietario de un "Boyero".

Con ese avión protagonizó un curioso y grave accidente. En una de las tantas inundaciones que afectaron la zona de Tostado, él colaboró con su "Boyero" como medio de transporte en la aislada localidad.

Como la pista se acortó considerablemente por la invasión del agua, los aterrizajes debían realizarse en un espacio reducido, para lo cual nuestro amigo pasaba con el avión debajo de una línea cableada junto al camino que bordea el aeródromo muy cerca de la cabecera.

En una oportunidad que venía apuntando la pista en final, vio venir por el camino un Rastrojero que pasaría por el lugar antes que el avión. Pero ocurrió que el conductor de la camioneta fue tentado por la curiosidad y se detuvo para ver el aterrizaje, nada menos que en el "haz de planeo" del avión.

El piloto no tuvo demasiado tiempo para reaccionar y protagonizó un accidente cuyas consecuencias parecieron en principio fatales. En efecto, quedó en el piso con el "Boyero" destrozado, ensangrentado, sin conocimiento, y con el cuero cabelludo impresionantemente arrancado en su totalidad.

Lo auxiliaron con los medios existentes en Tostado, lavaron el cuero cabelludo y se lo suturaron nuevamente en todo el perímetro de la cabeza.

La recuperación fue increíblemente rápida, a tal punto que poco tiempo después se hizo presente en una competencia realizada en Comodoro Rivadavia. La cabeza rapada y la enorme sutura, dio lugar a bautizarlo con un sobrenombre que lo hizo popular en cuanta competencia aparece con un "Tomahawk": Mate Cosido.

Dichos y Similitudes

La gente del interior es muy propensa a dichos y comparaciones, cualquiera sea el tema en tratamiento. Ya en el Martín Fierro se aprecia esa tendencia en forma reiterada, y la versión actualizada puede ser también el cuentista Luis Landriscina, o la revista "Hortensia".

En una reunión de la Federación Argentina de Aeroclubes, donde hay representantes de todo el país, desde Posadas hasta Río Gallegos, se estaba discutiendo en relación al estado de algunos aviones, por la imposibilidad de un correcto mantenimiento en muchos casos por parte de los aeroclubes, debido a factores económicos.

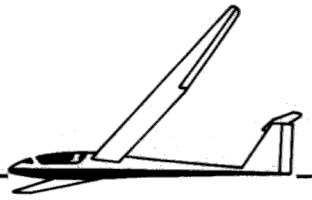
Entonces intervino el representante de Concordia, Luis Sorokin, con una divertida acotación: "Seguro —dijo el entrerriano— son esos aviones que tienen tres ruedas, y dejan cuatro huellas".

Dios en la Frecuencia

Dos pilotos recién recibidos en el Aeroclub Río Cuarto, habían salido a volar por la zona para poder anotar algunas horitas en su flamante libro. Iban en distintos aviones, pero comunicados por radio en la frecuencia del aeroclub.

Un poco de bruma y escasa experiencia, fueron motivos para que los muchachos se perdieran. Consultaban entre ellos referencias que veían, para tratar de ubicarse, hasta que uno mencionó estar sobre un pueblo que tenía unos silos de un color determinado.

Entonces ocurrió el "milagro". Enrique Pandolfi, piloto del mismo aeroclub con varios miles de horas voladas, escuchaba la conversación desde otro avión y se imaginó de inmediato la posición de los perdidos en base a la referencia de los silos. Fue así que activó su micrófono y dijo: "Hijo... estás en el pueblo Tal", mencionando la localidad. Uno de los pilotos preguntó sorprendido quién operaba en la frecuencia. "Dios, hijo mío —respondió Pandolfi pausadamente— yo te llevaré a tu aeródromo". Y en base a su gran conocimiento de la zona fue guiándolos por el VHF, dándoles rumbos, referencias a encontrar, etc., hasta que los desorientados pilotos quedaron con su aeródromo a la vista, en un "milagro aeronáutico".



Miguel Alberto Conde (*)

M14-Propuesta Para una Nueva Clase FAI

Si observamos con algo de fantasía y buen sentido crítico a ese bello y sofisticado firmamento del vuelo a vela internacional, veríamos que brillan con todo fulgor tres estrellas de primera magnitud. Ellas representan a las clases FAI de planeadores "Standard", "15 Metros" y "Open". Nada se destaca tanto en ese cielo pues son las únicas que tienen derecho a orbitar en los Campeonatos Mundiales de Vuelo a Vela.

Y son las que, sin esfuerzo, eclipsan a las clases Club, Motoplaneadores y Multiplazas, las que sólo tienen trascendencia en las llamadas competencias internacionales. Necesitaríamos un buen telescopio para poder observar a los definidos en el Código Deportivo como "Planeadores Ultralivianos"... con un peso máximo de 100 kg, que no han pasado de ser escasas, complejas y lentas estrellas fugaces.

Allí se acaban las clases FAI en nuestro universo del vuelo a vela. Todos tratamos de ubicarnos en alguna de las tres estrellas de primera magnitud, pero no todos lo consiguen. La mayoría de ellos por contundentes razones económicas.

Ya que hablamos de economía, bajemos del cielo y tratemos de analizar las causas que han motivado que el vuelo a vela de competición no sea un deporte popular, al alcance de muchos, especialmente de la juventud, ávida de incorporarse a una actividad tan atractiva y subyugante como es el vuelo de planeadores.

Las Tendencias y sus Inconvenientes

Todos nos enorgullecemos de la magnífica evolución del vuelo a vela de competición, al amparo de las tres clases FAI aludidas que nos deleitan en los campeonatos mundiales con sus fantásticas performances. En dichas clases encontramos a los veleros que marchan al tope de la investigación aerodinámica, de los materiales y de los sistemas constructivos. Las velocidades promedio son cada vez más espectaculares y las técnicas y estrategias de vuelo de los pilotos cuentan ahora con el valioso y ya imprescindible auxilio de los instrumentos electrónicos. Nada detendrá a este maravilloso progreso y es probable que en breve todos los planeadores tendrán control de la capa límite en sus alas, las que en un futuro podrán llegar a ser de geometría variable, regulando a voluntad su carga alar y alargamiento y quizás no pase mucho tiempo sin que la detección de las técnicas a distancia sea una realidad.

Pero también debemos poner en evidencia lo poco que hemos evolucionado en cuanto a la forma de conseguir la divulgación y popularización de nuestro aerodeporte. Porque los formidables avances técnico-científicos del vuelo a vela internacional, no han cambiado los esquemas tradicionales que arrastra desde su nacimiento; es decir, permanente progreso, tanto en los planeadores como en sus performances, pero sin cambios sustanciales en los siempre elevados precios de los veleros de competición, que oscilan entre los 30.000 y 60.000 dólares o más, con equipamiento y trailer incluídos; imprescindible dependencia de los aviones de remolque para envolar a los planeadores con el agregado del elevado precio de los mismos y su alto costo operativo; más el creciente peso máximo de los veleros en el despegue, lo que implica la necesidad de contar con pistas más largas, quizás con superficies compactadas, aviones de remolque cada vez más potentes y caros, posiblemente con ruedas duales en los veleros más pesados, con amortiguaciones reforzadas y estructuras de los fuselajes más fuertes para resistir el peso de las alas con mayor lastre de agua, etc. Para intentar poner fin a estos dramáticos pronósticos la CIVV (Comisión Internacional de Vuelo a Vela de la FAI) autoriza fijar pesos máximos a los veleros en los campeonatos, pero los fabricantes, en su afán de aumentar la carga alar de los mismos, seguramente recurrirán a dismiur las superficies de alas, con mayor alargamiento y, claro está, utilizando materiales especiales y más caros.

Una última tendencia estuvo dirigida a proteger tanto a los fabricantes como a los usuarios del imprevisible futuro de la clase "Open", en cuanto a peso y envergadura cada vez mayores, quizás motivada por el nacimiento del "Nimbus" 4 de 30 metros de envergadura, puesto que los precios crecientes llevarían a la consiguiente reducción del mercado y a una evidente merma de participantes en dicha categoría. Esto impulsó a que la CIVV recibierá propuestas para la creación de una clase FAI para planeadores de 17 ó 18 metros que reemplazara a la "Open" o que unificara a ésta con la clase "15 Metros".

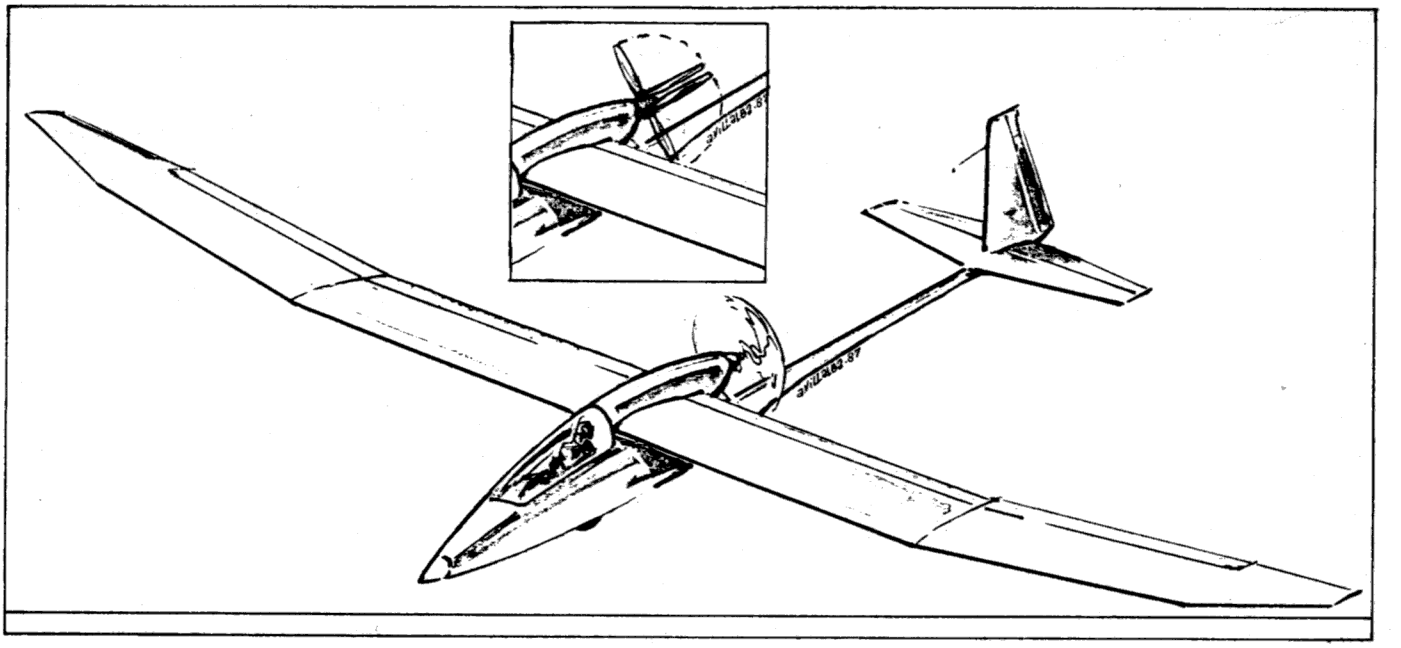
La propuesta no prosperó en la CIVV por ahora, pero ya ha sido reiterada. También se recibieron opiniones tendientes a incorporar en los campeonatos mundiales a los planeadores biplazas, categoría que desapareciera de los mundiales hace ya unos 30 años y que ahora las fábricas tratan de resucitar con la aparición de formidables monstruos de 25 metros de envergadura (por ahora...), con rendimientos del orden de 1:55 y costos siderales; pero la CIVV tampoco dio luz verde a esta intención y momentáneamente también ha quedado congelada.

En fin, todo indica que las tendencias no se orientan hacia el abaratamiento y la popularización del vuelo a vela y el lema de nuestro deporte pareciera ser "cada vez mejores, cada vez más caros". No es aceptable conformarnos con sentenciar que "el vuelo a vela es un deporte caro", ya que esta opinión está fundada en las características actuales de su práctica, sin considerar la posibilidad y la impostergable necesidad de impulsar un radical abaratamiento del mismo, mediante el fomento y la creación de una nueva clase internacional de planeadores que dé cabida al anhelo de la gran cantidad de jóvenes (y no jóvenes...) que sin duda se incorporarán al volovelismo con sólo contar con formas económicas y prácticas de hacerlo.

Nuestros "primos hermanos", los que practican el yachting, no solo compiten con barcos de gran porte y rendimiento, sino que también lo hacen con veleros más pequeños y económicos que conforman clases internacionales no menos competitivas y veloces. ¿Por qué el vuelo a vela sólo clasifica internacionalmente a planeadores cada vez más caros y operativamente onerosos? ¿Hemos creído que la clase "Club" y los planeadores ultralivianos cubrirían el sector de los jóvenes menos pudientes? ¿No reparamos que la clase "Club" no se diferencia sustancialmente de la "Standard" en cuanto a su precio y costo relativo? ¿Tampoco observamos que la clasificación del planeador ultraliviano con sus 100 kg vacío no podía generar una clase volovelísticamente competitiva y a la vez de construcción económica? ¿Cuáles serían entonces las condiciones que debería cumplir una nueva clase FAI de planeadores para competencias internacionales que resultara económica, competitiva, de construcción simple y fácil de volar?

Un Ensayo Sobre la Pautas Esenciales

Un vuelo a vela económico exige soluciones que hasta no hace mucho se las consideraba inalcanzables, pero que hoy los modernos materiales y la actual tecnología lo hacen posible. Por eso intentaremos definir las pautas y características



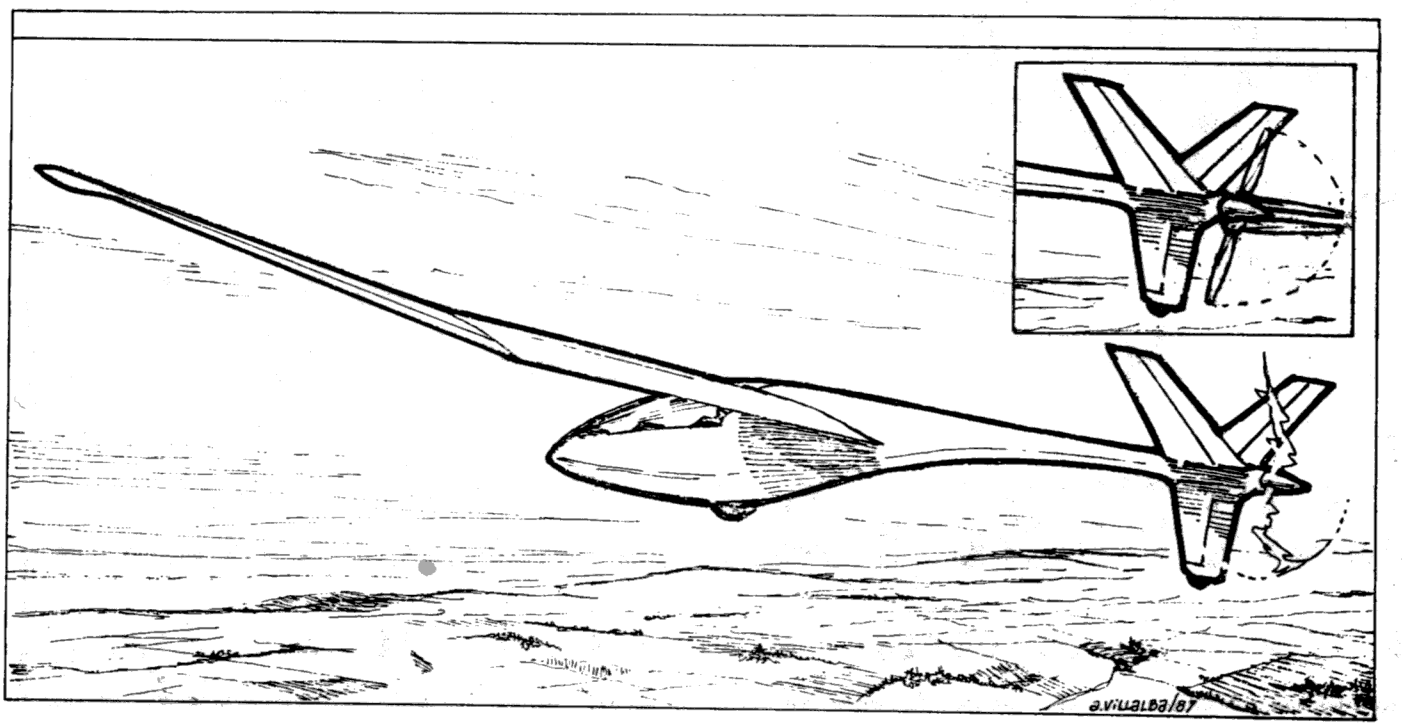
que deberían corresponder a planeadores de la nueva clase FAI que propiciamos.

Pauta 1: El planeador deberá ser apto para competir. Es significativo que un piloto volovelista no se conforme con practicar el vuelo en planeador sólo como un simple "divertimento". Su aspiración será la de intervenir en algún torneo local o zonal y su objetivo el de participar en el campeonato nacional anual. Obviamente, los planeadores de la nueva clase deberán ser aptos para competir entre ellos, sobre la base de características definidas en cuanto a envergadura, peso máximo, etc.

Como toda competencia implica realizar temas que en su totalidad son carreras sobre recorridos triangulares, en ida y vuelta, etc., estos planeadores deberán ser capaces de cumplir vuelos con retorno de este tipo, donde la longitud total de circuitos sea del orden de los 300 km. Forzósamente, para que el porcentaje de cumplimiento de esos vuelos sea elevado, particularmente si los mismos se efectúan en condiciones meteorológicas normales y no excepcionales, será necesario pretender que los planeadores de esta clase tengan una máxima relación de planeo no inferior a 1:30.

Pauta 2: El planeador deberá envolar en forma autónoma. He aquí una pauta fundamental para la clase propuesta. Si pretendemos un vuelo a vela económico y libre, los veleros de la nueva clase deberán ser motoplaneadores livianos, con las características que detallamos más adelante. Los precios cada vez más elevados de los aviones de remolque, su amortización y seguros (costos que debemos asumir...) lo mismo que el de los aerocombustibles, sus repuestos y servicios periódicos especializados, la necesidad de pilotos aptos para remolcar cada vez que deseamos envolar, así como de todo el procedimiento auxiliar (sogas, señales, personal, tiempo de espera, etc.) todo ello, además de constituir una dependencia condicionante para practicar un deporte aeronáutico moderno que hace tiempo debería haberse inde-

(Sigue en 30)



(Viene de 29)

pendizado del remolcador, tal como lo hizo el yachting muchas décadas atrás —pese a las resistencias de la época— se transforma en el costo más elevado de toda competencia colectiva de vuelo a vela y subordina su realización, en cuanto a cantidad de participantes, rapidez de puesta en vuelo, etc., al número de aviones de remolque disponibles para el evento, a contar con aeródromos con pistas suficientemente largas y anchas, más personal especializado para dirigir las delicadas operaciones de envuelo, más los riesgos que implican los continuos despegues en remolque y los simultáneos aterrizajes de aviones, así como su circulación con las sogas flameantes, etc., etc. En una imaginaria competencia para una clase de planeadores livianos de envuelo autónomo, con las partidas autocontroladas por "fototime" o similar, y "tronadas" con retornos en vuelo sin riesgos de esperas, los costos operativos y el personal de la organización se reducirían a su mínima expresión, con la consiguiente proliferación de torneos y campeonatos, aún fuera de temporada y la necesaria y ansiada difusión, abaratamiento y popularización del vuelo a vela. Sin duda, se abriría un mercado de evidente importancia para esta nueva clase de motoveleros livianos, con motores eclipsables o no, con hélices plegables o no, con potencias máximas del orden de 30 a 35 hp y características definidas tendientes a bajar los costos, sin desmedro de las performances mínimas que los haga competitivos, seguros y fáciles de volar.

Pauta 3: El planeador deberá ser liviano y de envergadura limitada. Será difícil sostener con éxito esta propuesta sin el soporte que significa el magnífico ejemplo que año tras año nos muestran los "homebuilders" de varios países, particularmente los Estados Unidos, donde en sus convenciones y concursos de constructores son presentados excelentes planeadores la mayoría de ellos motorizados, donde la imaginación, la habilidad de diseño y construcción, así como la utilización de distintos materiales, han creado motoveleros livianos de diferentes envergaduras, pesos y potencias, demostrando, **aún sin el incentivo y factor de referencia que significaría la existencia de una clase específica como la propuesta**, que la necesidad y el interés por este tipo de planeadores autónomos constituye un anhelo verdaderamente importante en el mundo volovelista.

Para establecer las dimensiones y pesos que debería tener un aparato de este tipo que cumpla las Pautas 1 y 2 ya mencionadas, debemos tener en cuenta que seguramente resultará más caro y complejo introducir un planeador muy pequeño y liviano —tipo ultraliviano— que otro con envergadura y peso mayores pero sustancialmente menores que los de la Clase "Standard", de forma que alcance las performances indicadas sin recurrir a materiales caros o estructuras complicadas. Por tales motivos nos decidimos por un motoplaneador monoplaza, con una envergadura máxima de 14 metros y un peso vacío máximo de 210 kilogramos, incluyendo motor, sus accesorios y hélice.

En la tabla de característica y especificaciones hemos identificado como **"Clase M-14"** a la que agrupa a los motoplaneadores livianos que proponemos, y **Clase Motoplaneadores Sección 3, Art. 6.1**, a la que actualmente tipifica la FAI en el Código Deportivo.

Como puede observarse en el cuadro de esta nota, las características de la Clase Motoplaneadores que actualmente registra la FAI parecen estar diseñadas para permitir que las fábricas motoricen sus planeadores de las clases "Standard", "15 Metros", "Open" y "Multiplazas", utilizando sus mismos moldes y elementos comunes, tal como lo demuestra la actual producción, excluyendo a los potentes motoplaneadores de instrucción. Esa lógica modalidad industrial genera excelentes motoveleros, pero a precios muy altos que lamentablemente no conduce a satisfacer los requerimientos de menor peso, simplicidad y sustancial economía a que apunta nuestra propuesta.

Las características indicadas para la "Clase M-14" nos diagrama un motoplaneador liviano con un alargamiento máximo de 17,8 y una carga alar máxima del

Características Obligatorias	Clase Motoplaneadores M-14 (Propuesta)	Clase Motoplaneadores Sección 3, Art. 6.1 del Cód. Dep. FAI
Envergadura máxima:	*14 metros*	*No especifica*
Superficie alar mínima:	*11 metros cuadrados*	*No especifica*
Espesor mínimo del perfil alar en su cuerda media:	*14 %*	*No especifica*
Peso máximo vacío, incluyendo motor, sus accesorios y hélice:	*210 kg*	*No especifica*
Peso máximo completo:	*320 kg*	*850 kg*
Potencia máxima del motor:	*35 hp*	*No especifica*
Distancia máxima del despegue para salvar un obstáculo de 15 cm de altura c/viento 0 y atmósfera estandar a nivel del mar:	*600 metros*	*600 metros*
Régimen de ascenso mínimo en aire calmo:	*300 m en 4 minutos*	*300 m en 4 minutos*
Máxima velocidad de pérdida:	*65 km/h*	*75 km/h*
Máxima relación de planeo:	*No inferior a 30:1*	*No inferior a 20:1*
Relación de planeo con frenos extendidos en configuración de aterrizaje a 1,3 Vs.:	*7:1*	*7:1*
Máxima cantidad de plazas:	*1*	*2*
Planta alar:	*Alas de geometría fija*	*No especifica*
Hipersustentadores:	*Sin "flaps" ni hipersutentadores*	*No especifica*
Lastre lanzable:	*Sin capacidad para llevar lastre lanzable*	*No especifica*

orden de los 29 kg/m ^{2}, con un espesor mínimo del perfil en su cuerda media del 14 %, todo lo cual permite obtener un planeador autónomo y económico, robusto y liviano, apto para las performances estipuladas.

Pauta 4: El costo adquisitivo del motoplaneador deberá ser mínimo. Tanto el precio del planeador como sus gastos operativos son factores fundamentales para convalidar la existencia de la nueva clase de motoplaneadores livianos que auspiciamos. Todas las argumentaciones que anteceden están dirigidas a demostrar que muchos de los que hoy no pueden practicar el volovelismo en forma autónoma y económica podrían hacerlo. Las características y dimensiones fijadas permiten considerar que esta nueva clase de motoplaneadores livianos habría de ser entusiastamente recibida por el mercado volovelístico internacional, en la medida en que su precio sea realmente accesible a los menos pudientes que son los más.

Los razonamientos sobre la economía de escala y los cálculos apreciativos para establecer el precio en puerta fábrica para un motoplaneador de la propuesta clase "M-14", nos conducen a que dicho valor no debería superar a los 14.000 dólares por la máquina terminada con motor y hélices incluídos, más algunos instrumentos básicos instalados. Ese precio permitiría a muchos clubes, pequeños grupos y compradores individuales adquirir un motoplaneador de esta clase y volar con él aún cuando no dispusiera de un centro de vuelo a vela próximo ni de un avión de remolque. Desde luego, los clubes de planeadores y los aeroclubes serían los principales destinatarios de estas máquinas, pues su bajo costo, su economía y la desafectación para su envuelo del avión de remolque, son factores determinantes para optar por ellos. Asimismo, las fábricas que produjeran estos motoplaneadores deberían también suministrar a los mismos en forma de equipos constructivos ("kits"), con sus partes semiterminadas y demás elementos, donde no se necesite moldear nada ni se requieran camas especiales para el ensamblado y con los herrajes terminados, cuyo conjunto, incluyendo motor y hélice, se entregue a un precio aproximado a poco más de la mitad del costo del aparato terminado.

Tales "kits" habrían de producir efectos admirables en el mundo volovelístico, ya que no sólo permitirían una multiplicación impredecible de compradores y de constructores caseros, sino que revitalizarían el entusiasmo por el vuelo a vela y desarrollarían ese profundo amor por aquello que se construye y luego se vuela, aún cuando —a diferencia de otras épocas— ahora se trate de construir con partes semiterminadas.

Si aceptamos que el precio de venta del motoplaneador y también su entrega en forma de "kit" son factores determinantes para que se cumplan los exitosos pronósticos asignados a la clase "M-14", deberemos entonces agregar a las condiciones obligatorias ya estipuladas que el precio máximo para la venta en puerta de fábrica (ex "works" del motoplaneador terminado en las condiciones de equipamiento ya detalladas, no supere a los 14.000 dólares; y que el mismo motoplaneador entregado en forma de "kit" (equipo constructivo semiterminado), también en las condiciones y con el equipamiento ya descriptos, no supere al 60 % del precio del motoplaneador terminado. Las variantes serán entonces la calidad de la máquina, su equipamiento y sus performances. Las ventajas de esta modalidad: un extenso mercado ávido del placer de volar a vela en forma autónoma y económica, de tener un precio accesible a la gran mayoría de los clubes, grupos de pilotos y constructores caseros y, por último, poder participar con él en competencias nacionales e internacionales, encuadrado en una clase o subclase reconocida por la FAI en su Código Deportivo.

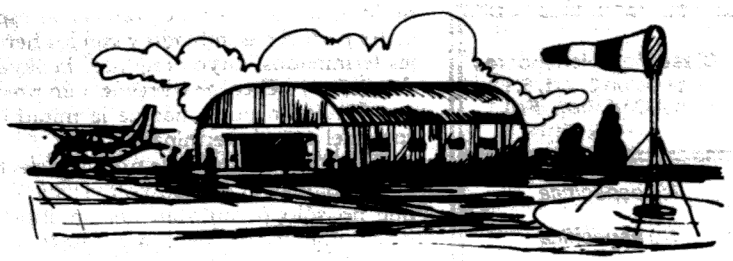
Entonces podremos ver en el firmamento del vuelo a vela a una nueva estrella, pequeña pero muy brillante que habrá de iluminar las esperanzas de los miles de jóvenes y menos pudientes que ansían disfrutar del incomparable placer de volar a vela y competir con sus pares, más y mejor por menos.

(*) *Comenzó a volar en planeadores en 1940. Insignia C de Oro con un diamante. Ex titular de varios récords argentinos. Miembro fundador de la FAVAV. Autor del sistema de hándicap para planeadores, basado en velocidades óptimas calculadas por Mc Cready. Este sistema de hándicap (que aún se sigue utilizando en Argentina) fue expuesto en el Congreso OSTIV de 1958 en Polonia.*

Integrante de tres equipos argentinos de vuelo a vela en distintos campeonatos mundiales de la especialidad.

Presidente de la Comisión Deportiva del IX Campeonato Mundial de Vuelo a Vela realizado en Junín, Argentina, en 1963.

Ex Presidente del Club Argentino de Planeadores Albatros y directivo en varios períodos de la FAVAV.



¿En Qué Andan los Clubes?

La nueva pista del A.C. Pehuajó, en un día de trabajo.

Un Aeroclub que Quiere Despegar

Pehuajó (J. Diedrichs). Lo que significan en un colegio sus aulas, para un aeroclub es su pista. Lo que significan en un colegio su dirección, patio, sala de lectura, biblioteca, etc. en un aeroclub son sus instalaciones.

La pista es uno de los requisitos, previo y esencial para el funcionamiento de un aeroclub. Por otra parte todos los pilotos, sean profesionales o privados, han hecho sus primeras armas en una institución de este tipo; se comprenderá que un Aeroclub es el primer eslabón en la cadena de la aviación.

El Aeroclub Pehuajó, debido a la dramática situación por la que atraviesa la zona, dejó de contar con la posibilidad de volar normalmente y por sobre todo el poder continuar con la formación y capacitación de sus pilotos. Pehuajó se quedó sin aeródromo. Esto determinó la necesidad de que se trasladasen los equipos técnicos y material humano, que hacen posible el funcionamiento de un control aéreo, una ciudad vecina. Como así también las instalaciones y equipamiento del VOR. Estas medidas están por demás acertadas y justificadas. De nada sirve una torre de control cuando en su aeródromo se tienen 50 cm de agua cubriendo la pista.

Pero en un mediano y largo plazo la preocupación de todos los pehuajenses es que estos equipos y personal que "temporariamente" son trasladados a la vecina ciudad de Bolívar regresen a casa.

Pehuajó ha dejado sentado a través de los años su importancia en el ámbito aeronáutico. No sólo como punto de referencia para cualquier tipo de vuelo, sino también por su infraestructura y el interés comercial demostrado por empresas privadas (Ej: LAPA).

Nuestro aeroclub está trabajando intensamente y a través del esfuerzo de su comisión directiva se ven concretadas obras como la construcción de una pista. Esta tarea se encuentra muy pronta a su conclusión, habiéndose terminado los trabajos de movimiento de tierra, nivelación del terreno, compactación, marcación de franjas de seguridad y alambrado del campo. Con la pronta habilitación de la pista por parte de la Fuerza Aérea Argentina, estos 700 metros por 60 de ancho, nos permitirán operar temporariamente hasta que el aeródromo local vuelva a estar en condiciones operables.

Se trabaja también en la obtención de recursos económicos para levantar un hangar y poder dotar esa porción de campo con las comodidades mínimas que hacen posible la actividad de escuela y entrenamiento de pilotos, como así también la de continuar prestando servicios a nuestra comunidad, en momentos tan necesarios como estos.

Queremos hacer público nuestro agradecimiento a la familia Peña que, desinteresadamente, puso a nuestra disposición la lonja de campo que hace posible nuestro sueño de volar.

Para nuestra institución el futuro es desafío. Es el desafío de concretar el anhelo de nuevas instalaciones. Es el desafío de seguir preparando nuevos pilotos. Es el desafío de hacerse merecedor en el mediano plazo, del material humano y técnico que durante tanto tiempo cobijó. Pehuajó mira el futuro con fe, trabajo y esperanza, pues no quiere perder el sueño de volar que nos regalaron nuestros abuelos.

El Aeroclub Pehuajó comienza a despegar nuevamente.

AERODEPORTES

Colecciones Encuadernadas

Disponemos para la venta de una cantidad limitada de colecciones de **"Aerodeportes"** encuadernadas en cuerina, al costo de A 50 por cada tomo, conteniendo:

TOMO 1: Ediciones del 41 al 50.
TOMO 2: Ediciones del 51 al 60.

ENVIOS AL INTERIOR:

Debe adjuntarse al pedido un giro o cheques a nombre de "confederación Argentina de Entidades Aerodeportivas", agregando la suma de A 8 para gastos de embalaje y franqueo.

Anchorena 275 (1170) Bs. Aires ☎ 87-2320

El "Foga" 253

Néstor Raúl Fornés

Lateral del "Foga" 253 ¿se nota que es un diseño entrerriano...?

Este ultraliviano es de diseño totalmente nacional, biplaza lado a lado con motor en configuración propulsora. El diseño es de Pedro Garayalde y la construcción de Néstor Fornés y Pedro Garayalde.

La idea dominante al acometer este proyecto era obtener un ultraliviano fuerte, cómodo, exento de vibraciones, con cabina de máxima visibilidad, fácil acceso y mínimo nivel de sonoridad interior.

Además, pretendíamos obtener buena velocidad de crucero, baja velocidad de pérdida y sobresaliente planeo, que garantizara una buena trepada, con baja potencia.

Corresponde afirmar que los resultados excedieron lo previsto y no cabe ocultar nuestro orgullo.

Eran tantas las premisas a conjugar (y por añadidura, sin descuidar la estética) que podría suponerse que se trata de un diseño de alta complejidad constructiva. En realidad no es así.

El alma del fuselaje son dos cajones rectangulares de duraluminio con cuadernas interiores (un "boom" y un pilón vertical)

El conjunto es liviano, resistente y de probada rigidez torsional. Además, dispone de amplias superficies para un sólido anclaje de la cabina, construída en fibra de vidrio.

La misma es absolutamente "limpa", tanto por dentro como por fuera. Se accede a ella con la misma facilidad que en un automóvil y ya dentro, no se encuentran caños ni otros obstáculos que dificulten los movimientos. Exteriormente, lo único que sobresale son los elementos constitutivos del tren de aterrizaje triciclo.

Al iniciar el proyecto sabíamos que el motor "trasero" era lo ideal para obtener esas y otras ventajas. No obstante, estaba de por medio la disposición lado a lado de los asientos, que de acuerdo a los antecedentes debía presentarnos serias dificultades para el balanceo.

Creemos que uno de los mayores logros del "Foga" es haberlas sorteado totalmente, merced a una adecuada disposición de las masas. Es así que el avión se comporta igualmente bien con un tripulante liviano (55 kg) o dos pesados (155 kg).

Para las alas elegimos un perifll nada novedoso, pero de excelente rendimiento: el VSA 35-B. Posee además dos cualidades importantes: pérdida franca y el centro aerodinámico exactamente donde lo necesitábamos. Su construcción es "tradicional", con largueros de caños rectangulares de duraluminio y costillas del mismo material.

Nota: El lector que desee mayores detalles sobre este interesante ULM. puede escribirle o telefonear al autor a: Néstor Raúl Fornés, Alberdi 35 (3200) Concordia. Pv.E.Ríos, Tel. (045) 214420.

Especificaciones

Dimensiones

Envergadura	11,40 m
Superficie alar	16,70 m²
Longitud total	6,40 m
Altura	1,60 m
Peso vacío	360 kg
Peso máximo despegue	360 kg
Factores de carga 40 G - 2 G	

Performance

Velocidad máx. a nivel	138 km/h
Velocidad máx. crucero	120 km/h
Velocidad de pérdida	50 km/h
Régimen de asc. máx.	3,9 m/s
Despegue sobre césped	100 m
Aterrizaje con frenos	55 m
Techo práctico	3.000 m

Con Piloto Solamente

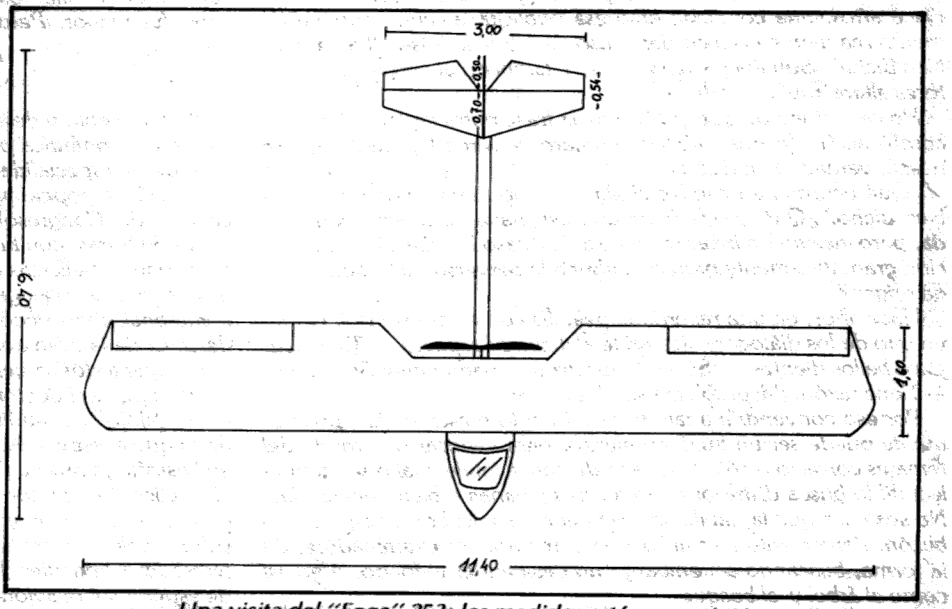
Velocidad de pérdida	43 km/h
Régimen de asc. máx.	4,8 m/s
Despegue sobre césped	45 m
Aterrizaje con frenos	45 m

Planta de Poder

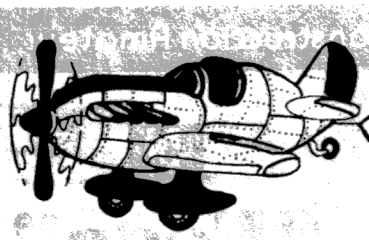
Motor "Rotax" 503 de 53 hp, ubicado en posición invertida

Miscelánea

Instrumental básico completo
Amortiguadores telescópicos
Frenos hidráulicos a discos
Servocorrector de incidencia en vuelo, accionado desde el bastón de comando.



Una visita del "Foga" 253; las medidas están en metros.



De aquí... y de allá

Gilberto Julián Riega
(Miembro del CEA)

¿Conoce Ud. el túnel del tiempo? Personalmente lo vinculo con una serie de televisión en la cual los protagonistas gozaban y sufrían cuando —argumentista mediante— aparecían trasplantados a épocas distintas. Ese es mi recuerdo. ¿Coincide con el suyo? Ahora ese túnel parece haber salido de la pantalla rectangular (¿ahora cuadrada?) de los televisores y haberse instalado en el restaurante "El decollage" de Don Torcuato (el aeródromo) donde el primer jueves de cada mes se reúnen informalmente los a-reglamentarios miembros de la Asociación de Pilotos Veteranos. Singular asociación ésta en la cual la única condición de admisión es pertenecer a esa fraternidad del aire en la cual el común denominador es volar o haber volado.

Sin distingos por cabellos blancos, grises o bochas relucientes. Sin distingos por uniformes o falta de ellos. Sin distingos por volar con o sin motor. Sin distingos por tierra, mar o aire y también felizmente sin distingos por sexo, raza, nacionalidad o religión.

Mi informador, como diría Nimo, al cual recurrí porque estando habilitado para integrarme debido a lo amplio de la convocatoria, aún no aproveché, me cuenta que alrededor de las 19 horas comienzan en "El decollage" los aterrizajes. Con limonada, naranjada o cosas peores, se anuda la charla hasta que finalmente, estas "memorias" parlantes de las cosas del aire, se sientan a la mesa, desajustan sus cinturones y manducan como señores (y señoras). El dato final es que el costo total (incluyendo las copas) oscila en los 8 a 9 australes, cifra ésta que coincide con la intención ecuménica de la reunión. Entonces, incorpore a la lista de sus excusas para dejar transitoriamente el cotorro, la reunión el primer jueves de cada mes con los Pilotos Veteranos. Si en su casa la cosa se pone fula ¡lleve también a su percanta!

En matemática es conocida la frase: "El orden de los factores no altera el producto". Además de conocida, esa frase tiene el mérito de ser una verdad, lo cual a la altura de la vida de la humanidad, no es poca cosa. ¿Hay otras frases que sean verdad? Claro que sí. Debe haber muchas, aunque superadas por las que son mentiras. Hace años, una conocida empresa publicitaria, cuyo nombre lamento realmente no recordar, puso de moda la frase: "La verdad, bien dicha". Sonaba y suena bien. Y tampoco el orden de los factores altera aquí el producto.

No cabe duda de que el éxito de la frase publicitaria estaba en la combinación de dos méritos. Primero la verdad y después, esa misma verdad, bien dicha.

¿Qué ocurriría en cambio si algo que no fuera verdad estuviera bien dicho? ¿Qué quedaría de una aeronave bellamente terminada, pero insegura o incapaz de volar? ¿Acaso la belleza de una oración gramaticalmente perfecta cubriría lo perverso de la idea que le da origen?

Hace años, en una recordada película con el famoso Bob Hope, en uno de los diálogos, alguien le alababa su aspecto. —Tiene Ud. unos bellos dientes. —Sí— contestaba resignadamente Bob Hope. —Tiene razón. ¡Mi problema son las encías!

Por eso convendría analizar todo lo oído o escrito (éste precisamente puede ser un buen comienzo) para verificar si el fondo del tema es correcto o sólo una capa de barniz intelectual o seudointelectual lo busca disfrazar con palabras galanas o bien enhebradas. No sea cosa que la habilidad del vendedor encubra la venta de un buzón. Parece entonces útil actuar como atentos examinadores de la forma, buscando sin embargo no desatender el fondo. Algo así como el árbol y el bosque.

Dentro de la manía que a ciertos camioneros los afecta (lo que afortunadamente no pasa con los aeronáuticos) de escribir frases chuscas en el paragolpes trasero de sus autonaves, una de ellas la recuerdo como la más concisa y exacta de las leídas. Abandonando lo de la madre y el jardín, la envidia y la muerte, lo de ganarlo con el trabajo y otras por el estilo, ésta justificaba adherir sin reservas a su enunciado y al de la frase publicitaria originalmente recordada, ya que en el paragolpes trasero se leía: ¡Aquí termina el camión!

Roguemos para que esta "terminación" pueda ser el "comienzo" del análisis sereno, razonado, imparcial y objetivo de lo que decimos y nos dicen, para que, dentro de lo imperfecto de nuestra humana condición, hablemos, escribamos y **actuemos** cada vez más alto, más lejos, más rápido. Que en la forma y en el fondo sea ¡Cada vez mejor!

Un conocido mensaje publicitario en la televisión hace años, atraía la atención del cliente (lo somos todos) con la ternura de una nena a la cual la madre mandaba a comprar una margarina. Le repetía la marca varias veces buscando que ella no la olvidara, pero claro está, en el trayecto al almacén, la nena se distraía, olvidaba la marca y con el final feliz que el publicitario buscaba y que todos deseamos, atinaba a pedirle a don José el almacenero: —¡Era para untar! con lo cual el detalle equivalía al nombre olvidado.

¿A qué viene esto? Ocurre que debí escribir la nota sobre el Seminario Sobre Diseño de Aviones Livianos brindado por Pazmany (ver **"AD" 64**) y creí haber dicho lo principal dentro del espacio disponible, pero después alguien se encargó de hacerme notar la ausencia de un detalle (¿detalle?) importante.

Ese detalle importante era que Pazmany, desde el primer momento anunció y así ocurrió, que no cobraría un sólo peso por su Seminario. El mismo que dado en EE.UU. cuesta unos 240 dólares por barba.

Confieso que estoy lejos del sexo y de la edad de la nena del aviso televisivo, aunque mi olvido fue similar. En el aviso el error se salvaba en los últimos 5 segundos. Aquí, lamentablemente la demora fue mayor. ¡Perdón!

Normalmente y desde hace pocos años, el Círculo de Escritores de Aeroastronáutica promueve un ciclo de conferencias sobre temas de la especialidad. Usando la cooperación del Instituto de Educación Cooperativa del Hogar Obrero, en Moreno 1729 (a cuadras del Congreso) el segundo y cuarto jueves de cada mes a las 19.30 horas, con luces encendidas, atenuadas o apagadas, con diapositivas, películas o simple bla, bla, bla, gente que sabe lo que dice, conversa, dialoga, explica y aprende, al integrar al público en conferencias tan poco convencionales que comienzan 5 minutos después de la hora anunciada, terminan a la hora fijada (las 21) y hacen que todos se sientan partícipes de un tema poco frecuente.

Hace poco el doctor Leimann Patt habló sobre "perfil psicológico del piloto" y el auditorio parecía recostado en un diván, siguiendo lo que el especialista contaba y tratando después de convertirse en "psicólogo práctico" a través de las preguntas formuladas. Entre el público "preguntón" había jóvenes pilotos y estudiantes, amas de casa interesadas en por qué los comandantes pueden llegar a sufrir problemas familiares y si bien no preguntó, asistió atento e interesado el brigadier (R) Abrahim con el cual charlamos como era de esperar sobre aviones y pilotos, especialmente los acrobáticos.

En otra charla habló Aimar A. Mattanó, quien desde su activi-

dad aeromodelista iniciada en Junín, se sienta ahora en el asiento izquierdo de los 747 de la doble A. Para ilustrar la charla previamente había conversado personalmente con Francisco ("Boeing") Reinoso y éste me había asegurado aparecer con material adecuado. Con su habitual eficiencia trajo películas en las cuales se veían pruebas de certificación de nuevos modelos, incluyendo los clásicos "panzazos" de pérdidas totales de sustentación, aterrizajes tirando al avión contra la Pachamama y frenaje de apuro poniendo al rojo vivo los frenos, los neumáticos y la estabilidad emocional de los espectadores. Todo fue tan interesante que debimos desalojar la sala rogando, implorando y empujando y la cosa siguió en la vereda. Si lo anterior lo dejó con una amarga sensación por haberse perdido estas charlas, me alegro. ¡Esa fue precisamente mi intención!

El Centro Argentino de Estudios Históricos Aerocomerciales cumple una finalidad específica y necesaria. Destacar lo hecho en el sector, que si lo apreciamos objetivamente, tanto ha influido en el progreso humano. En 1979 había recordado el primer cruce a Chile por Mermoz y Guillaumet en un biplano "Potez" 25 matrícula F-AJDZ y al acto realizado en el Aeroparque asistieron tripulaciones francesas de aquella época.

Ahora se apresta a recordar los 60 años de la Aeroposta Argentina y el acto se haría el 5 de setiembre próximo, ocasión en la cual se espera imprimir un folleto explicativo, reunir a pilotos y gente del medio aerocomercial, todos bajo las alas del "Laté" 25 R-211 usado en la época y según parece rara avis, tanto que sería el único de su tipo en el mundo, ahora en hangares de Quilmes y asignado al Museo Nacional de Aeronáutica. El Centro funciona en la sede de APLA, en la tradicional calle Lezica, apta para aterrizar sólo con aviones de escasa envergadura por su estrechez. Aquí también cabría repetir la frase: La casa es chica y el corazón es grande. ¡No lo olvide!

Noticias del CEA

Próximas Conferencias

Las fechas prácticas de acuerdo a la fecha de publicación de "AD", serán:

Jueves 13/8/87: *"Ráfagas descendentes. Peligro aeronáutico", por la licenciada María Luisa Altinger de Schwarzkopf (con películas)*

Jueves 27/8/87: *"Dos vuelos polémicos: Ponzelli y Cattáneo" por el consocio Dr. Julio A. Luqui Lagleyze (con diapositivas)*

Jueves 10/9/87: *"La época en que los aviones eran muchos", por el consocio Francisco Halbritter (con diapositivas)*

Jueves 8/10/87: *"Paseando en el Espacio", por el consocio Juan Jorge Cerutti (con diapositivas)*

Jueves 22/10/87: *"La mujer y el paracaidismo", por la Srta. Norma Sansone (con diapositivas y películas)*

Todas las reuniones son con entrada libre y gratuita, en el Instituto de Educación Cooperativa del Hogar Obrero, Moreno 1729, Buenos Aires, a las 19.30 horas. Se admite y estimula la participación de los asistentes con preguntas, repreguntas, dudas y observaciones.

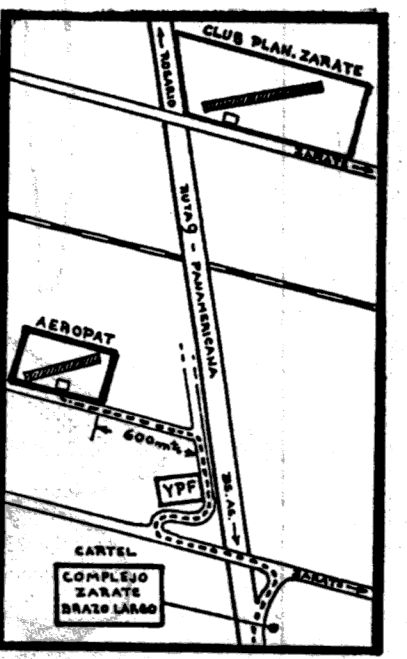
Nuevo Aeródromo Privado Zárate - Aeropat

Habilitación Tránsito Aéreo FAA Marzo '87

Un aerodromo privado creado por "Aeropat SRL" para asistencia de servicios a la aviación liviana y ultraliviana.

Ubicado expresamente fuera de las áreas de tránsito aéreo conflictivo para poder volar en libertad sin necesidad de infringir las reglas de vuelo.

Si Usted Posee un Avión Liviano o Ultraliviano y Desea Privacidad Operativa, Puede Disponer de Hangaraje Individual.



¡Visítenos e Infórmese!

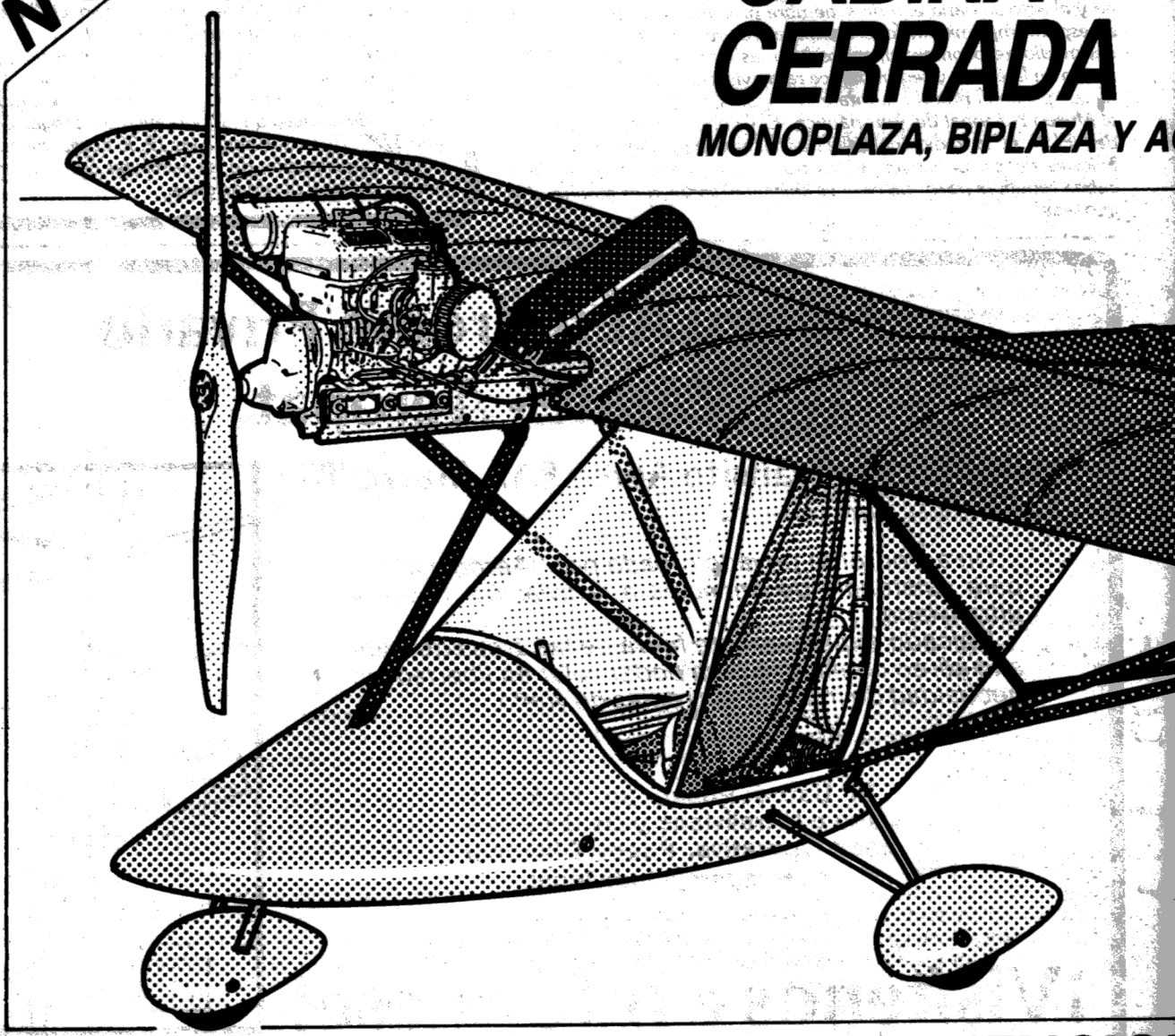
Tarde o tempran

FLIGH

NUEVO

CABINA CERRADA

MONOPLAZA, BIPLAZA Y A



ATENCION AEROCLUBES: SUBVENCIO

, usted volará un

TSTAR

EL ULTRALIVIANO DE ALTA TECNOLOGIA.

TENGALO YA!

COLA

Pruébelo en nuestro
Campo de Vuelo:
Ing. Maschwitz, Ruta 26,
Camino a Dique Luján.
Tel. 0321-41995
De martes a domingos.

Administración y Ventas:

PAMPA'S BULL S.A.

San Martín 969 - 1er. Piso - 1004 Bs. Aires
Tel. 311-4290/4612

le hasta el 70% de su valor (Decreto 2501/71)

Las Increíbles

En el N° 56 de "Aerodeportes", comencé con la publicación de la categoría Principiantes 25 una serie de notas sobre Modelos de Interiores, hoy presento la categoría — MIP — Modelos de Interiores Promocional.

Fue en el invierno de 1976 cuando esta modalidad vio la luz por primera vez, un grupo de aeromodelistas socios del CCA y del TAA: Grassi, Schröder, Goldemberg y el clan Lastra entre otros, la crearon e iniciaron su práctica, la FAA la incluyó en el Nacional de 1977, pero por falta de promoción no tuvo prácticamente participantes y como consecuencia de ello no se disputó en los próximos Nacionales.

En el año 1983, para ser más exacto en los días 25 y 26 de junio, organizado por el Taller Artsal Aeromodelismo y el Círculo Cordobés de Aeromodelismo con el auspicio de la Federación Argentina de Aeromodelismo, se realizó el Primer Encuentro Nacional y Congreso Técnico de Modelos de Interiores en el Complejo Ferial Córdoba S.A. (Pabellón Verde 50x100x12m), concurrieron especialistas de todo el país, fueron dos días de actividad agotadora, durante las horas de luz natural se hicieron volar toda clase de modelos y luego en las reuniones del 1er Congreso Técnico se trataron las ponencias presentadas por los delegados de los clubes, entre las de Taller Artsal figuraba la categoría — MIP — Modelos de Interiores Promocional — la que fue aprobada por unanimidad y que a partir del año 1984 tuvo su lugar en el Concurso Nacional de Aeromodelismo.

Categoría - Modelos de Interiores Promocional - MIP

1 — Definición:

Aeromodelo que solo puede volar en un espacio cerrado, que es propulsado por motores elásticos.

2 — Características de los Modelos:

Envergadura proyectada máxima 250 mm

Peso mínimo del modelo, sin el motor elástico 1 gr

Las palas de la hélice deben ser de chapa

3 — Cantidad de Modelos:

No hay limitación en cuanto a la cantidad de modelos que un competidor puede usar en un concurso.

4 — Cantidad de Vuelos:

El competidor tiene derecho a 5 vuelos, de los cuales los 2 mejores serán tomados para la clasificación.

5 — Definición de un Vuelo Oficial:

Sólo los vuelos de 20 segundos o más serán considerados oficiales. Un vuelo de menos de 20 segundos será considerado como vuelo diferido, permitiéndose un vuelo diferido en cada uno de los 5 vuelos oficiales.

6 — Clasificación:

El total de los 2 mejores vuelos de cada competidor, se tomará para la clasificación final. En caso de empate, decidirá el tercer mejor vuelo y así sucesivamente.

7 — Cronometraje:

El cronometraje de cada vuelo comenzará cuando el modelo es soltado por el participante. El cronometraje terminará cuando:

a) el modelo se detiene en el piso del local, o queda enganchado en cualquier parte del mismo por más de 10 segundos.

b) cuando una parte del modelo se desprende.

8 — Cantidad de Ayudantes:

El competidor está autorizado a tener un ayudante.

9 — Lanzamiento:

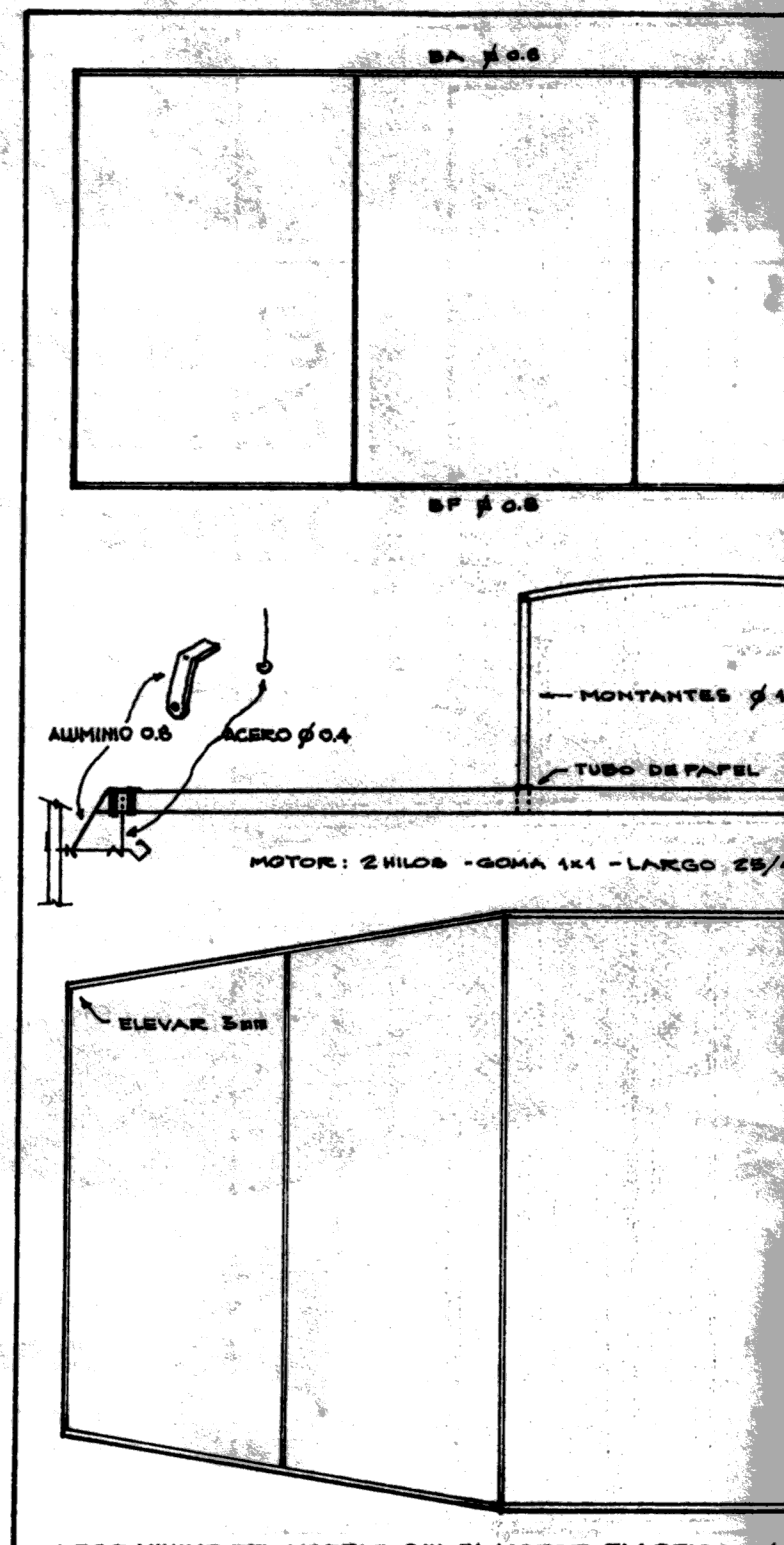
a) lanzamiento con la mano, estando el participante parado en tierra.

b) la carga del motor elástico puede ser hecha tanto por el competidor como por su ayudante.

Instrucciones Para la Construcción de los Modelos - MIP

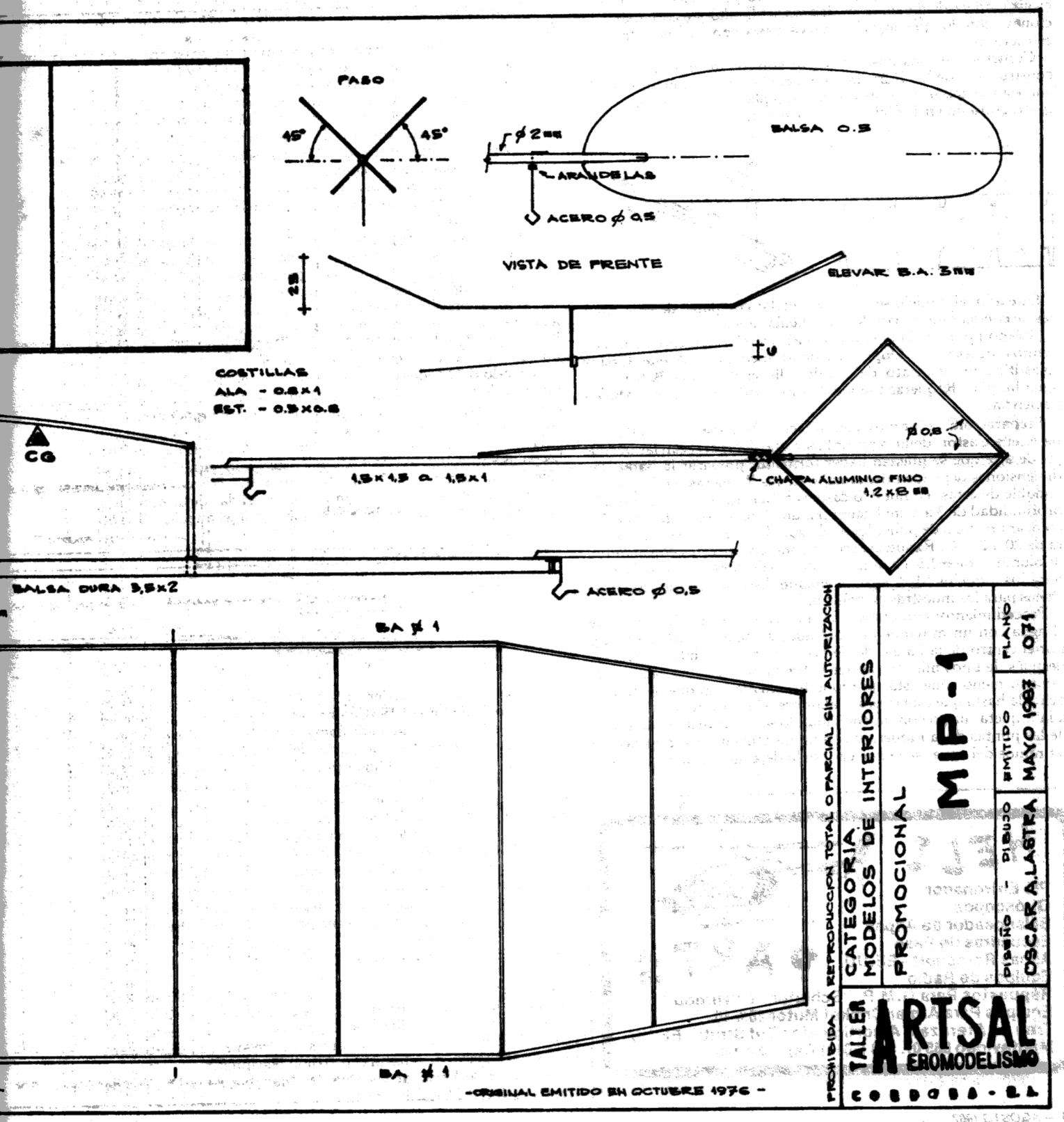
Materiales: al igual que para la construcción de los P-25, no se

(Sigue en 40)



Pequeñas Máquinas Voladoras

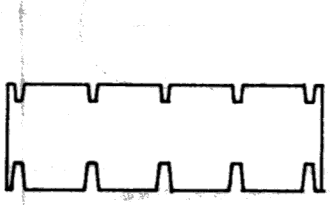
Oscar Adolfo Lastra

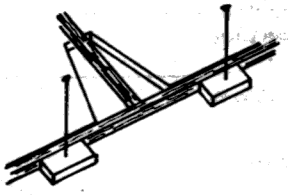


(Viene de 39)

requieren materiales especiales, se debe elegir balsa de buena calidad con veta recta y pareja. las varillas para el ala serán de 1x1 ó 0.8x0.8 mm y para el estabilizador un poco más delgadas 0.8x0.8 ó 0.6x0.6 mm, las costillas se recortan de chapa de 0.8 mm para el ala y de 0.5 mm para el estabilizador, la varilla para el fuselaje será de balsa más dura de 2x3.5 mm, las palas de la hélice se hacen de balsa de 0.5 mm, para el resto guiarse por lo indicado en el plano, recordar que el modelo sin el motor elástico debe pesar como mínimo 1 gr., si vuestro primer modelo pesa más, recomiendo elegir madera de menos densidad (más blanda) y usar iguales secciones, con lo que logrará menos peso con buena resistencia estructural.

Construcción: los pasos a seguir son los mismos que para la construcción de los P-25, la diferencia es que para el armado del ala, estabilizador y timón se utilizarán plantillas de cartón, con lo que logrará una más fácil y rápida ejecución:





Entelado; el modelo se lo puede entelar con papel de seda japonés de condensador o con **Micropelícula** (microfilm).

¿Cómo preparar la **Micropelícula?**, es relativamente fácil. elementos necesarios: **Dope** (densidad mediana). **Aceite Castor** (plastificante), **Acetato de Amilo** (diluyente), una **Batea** (con agua limpia), **Raquetas** (de varios tamaños) y por último **Mucha paciencia.**

Preparación: agitar muy bien 100 cm^3 de **Dope** con 50/60 gotas de **Aceite Castor**, dejar reposar hasta que desaparezcan las burbujas de aire que se puedan haber formado, preparar la **Batea**, las dimensiones dependen del tamaño de las **Raquetas**, en lo posible el doble de éstas. en nuestro caso es suficiente 40x60 cm con una profundidad de 3 a 4 cm hacer un marco con listones de madera y colocar un trozo de polietileno, el agua debe tener una temperatura de 20 a 24° C. **Raquetas:** recomiendo construirlas con alambre de aluminio de Ø 2.5 a 3 mm, un tamaño de 20x40 cm es suficiente para los modelos MIP, es conveniente disponer de raquetas más chicas para las muestras de película.

Procedimiento: con una cuchara de café, vertir solución sobre el agua con un movimiento continuo, en sentido longitudinal y por el centro de la batea, desde poca altura y sin interrupciones, después de unos minutos apoye sobre la película una raqueta de tamaño menor que ésta, presione levemente la raqueta sobre la película hasta que ésta cubra el alambre, el sobrante se debe pegar a la raqueta, luego con mucho cuidado se procede a levantar una de las puntas de la raqueta y con un movimiento lateral suave la retiramos del agua. se la cuelga y se la deja un par de horas antes de usarla o guardarla, si se hace esto último dentro de una caja con las raquetas en posición vertical se las puede conservar por mucho tiempo.

Inconvenientes: si la película cuando se seca se arruga en los bordes y reduce mucho su tamaño, se debe a que a la solución le falta plastificante, agregar unas gotas de **Aceite Castor**, si por el contrario la película es muy elástica y pegajosa agregar **Dope.**

Espesor: el espesor de la película se logra variando la temperatura del agua, con menos temperatura se logran películas más delgadas, por los colores de los reflejos se reconoce el espesor:

Transparente, reflejos sin coloración, tipo celofán: **Muy Gruesa**

Reflejos rojos y verdes pálidos: ideal para modelos MIP

Reflejos verdes, azul y púrpura: ideal para F1D y EZB

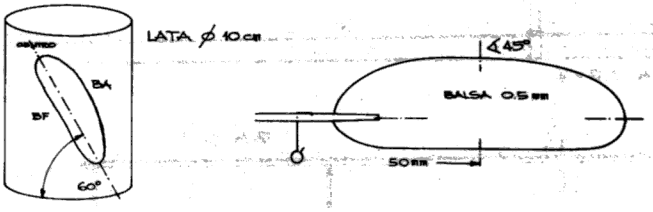
Reflejos oro, marrón y lechosos: muy fina y frágil

Si con el agua a 20°C no logramos películas adecuadas y siguen siendo gruesas, se debe a que la solución está espesa, agregar **Acetato de Amilo** ó thinner de muy buena calidad, si por el contrario con temperaturas de 24°C las películas resultan muy finas agregar **Dope** espeso, cuidar de trabajar con agua a la temperatura adecuada. En el día en que tenemos la suerte de que las películas salen bien, debemos aprovecharlo para hacer muchas raquetas y guardarlas.

Entelado con Micropelícula: sostener en posición horizontal la **Raqueta**, humedecer las varillas y costillas del ala y estabilizador con agua, apoyar sobre la película presionando suavemente para que ésta se adhiera bien a las estructuras, luego se procede a cortar el excedente de película, para ello se utiliza un trozo de alambre (hierro Ø 1mm) con un cabo de madera, se calienta en la llama de un mechero de alcohol y procede a pasarlo a un par de mm de la estructura, tener mucho cuidado.

Armado del Modelo: en pasos generales el procedimiento es similar al de los P-25, el ala se la entela sin diedro, éste se da después, si quedan pequeñas arrugas se las puede eliminar arrimando con sumo cuidado algo caliente sin llama (cigarrillo, soldador).

Hélice: se puede mejorar el rendimiento de la hélice modelando las palas sobre una lata de Ø 10 cm, sumergir las palas en agua hirviendo o agua amoniacal durante 10 minutos, colocarlas sobre la lata y mantenerlas en posición con una venda, dejar secar muy bién y luego recién proceder al armado dando el ángulo indicado.



Vuelos: antes de proceder a realizar los primeros vuelos, se ubicará correctamente el CG (Centro de Gravedad), esto puede ser hecho sin colocar la madeja de goma. si fuera necesario se agregarán pequeños pesos en la parte delantera del fuselaje hasta equilibrar el modelo en el lugar indicado en el plano. Al igual que los P-25 los MIP vuelan virando a la izquierda, regular un viraje de 4 a 6 m de diámetro con ascenso muy lento, recomiendo usar goma de buena calidad lubricada adecuadamente, en los primeros vuelos utilizar una madeja de goma **Pirelli o FAI** de 2 hilos de 1x1 mm de 25 cm de largo (carga máxima 1100 vueltas), comenzar las pruebas con 600 vueltas y luego ir aumentando hasta llegar al máximo. en concursos utilizar madejas de 40/50 cm con un máximo de 1800/2000 vueltas. En los **Concursos Nacionales** se han obtenidos las siguientes performances máximas: 1984 **Embalse** (Local II - h- 12 m) Oscar A. Lastra - 5'00" - 1985 **Embalse** (ídem) Fernando Lastra - 5'07" - 1986 **Rafaela** (local I - h- 7 m) Oscar A. Lastra - 5'18".

Recomendaciones: al proceder al armado del modelo respetar las indicaciones que figuran en la vista de frente: reviradura del ala y posición del estabilizador. Dopar la varilla del fuselaje y el centro de la hélice para impedir que se impregnen con el lubricante. Exito en los vuelos, hasta el próximo **Nacional.**

"Recordar de Verificar las Medidas Máximas en el Proceso de Construcción del Modelo"

HELI PARTS

Pié Entrenador
Giróscopos
Balanceador de Aspas
Escuadras de Paso
Aspas Rotosport - EE.UU.
Equipos de Radio
Repuestos Para G.M.P. "Schluter" e "Hirobo"
Equipos Para Armar Cricket Motor 28 a 40.
Tren de Aterrizaje Amortiguado "Tuf Strut". EE.UU.
Montevideo 665 0f. 513 (1019) Cap. 46-9496

Algerio Nonis

Charles A. Lindbergh: Piloto de Correo Aéreo

2ª Parte

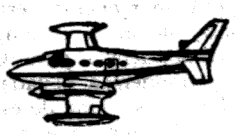
Después del retorno de Francia y para satisfacer a millones de americanos que deseaban saludarlo, Lindbergh comenzó una gira de buena voluntad por los Estados Unidos. Este recorrido estaba patrocinado por la Fundación Guggenheim y la cámara de comercio. Estas dos entidades esperaban que la gira estimulara el interés en la aviación postal y demostrara la seguridad y confiabilidad del vuelo profesional. Despegó el 20 de julio de 1927 desde el aeropuerto Mitchell, Long Island, Nueva York, y visitó todos los Estados de la Unión tocando más de ochenta ciudades, llegando hasta Ottawa y Ontario en Canadá, como respuesta a una invitación del premier W.L. Mackenzie King. En todo este recorrido se atrasó solamente una vez debido a la niebla, además hizo tiempo para volar áreas no programadas para satisfacer los requerimientos de muchos habitantes que deseaban ver volar al "Espíritu de San Luis". Esta gira finalizó el 23 de octubre de 1927 en Nueva York, insumiendo 260 horas con 45 minutos de vuelo en un recorrido total de 35.398 km.

Lindbergh no llevó correspondencia en esta gira, pero existen vistosas marcas postales, gomígrafos y matasellos aplicados en el día de la visita de la mayoría de las ciudades incluidas en su itinerario. Uno de los más buscados por los coleccionistas es el de la ciudad de Boston que lleva una cita de Lindbergh que dice: "Estoy orgulloso de haberlo hecho por América. Mi recompensa será el continuado uso del servicio postal aéreo. Cnel. Chas.Lindbergh".

En 1927 la situación política entre los Estados Unidos y México era muy tensa. El embajador norteamericano en México, Dwight W. Morrow (más tarde suegro de Lindbergh) estaba seguro de que una gira de buena voluntad realizada por Lindbergh a través de México mejoraría las relaciones entre ambos países. Por lo tanto, Morrow pidió a Lindbergh que emprendiera el recorrido en su "Espíritu de San Luis", después de haber persuadido al presidente de México Plutarco Elías Calles de que cooperara en esta expresión de buena voluntad de los Estados Unidos. Al referirse a esta gira Lindbergh comenta:

..."también, yo estaba particularmente interesado en la factibilidad de establecer las aerolíneas 'Pan American', consecuentemente, cuando recibí la invitación del presidente de México para visitar su país me llevó menos de una semana para completar la preparación del vuelo". El 13 de diciembre de 1927 despegó del aeropuerto de Bolling en Washington, D.C. y

(Sigue en 42)



DEPETRIS-ANTIH

Reacondicionado General de Motores y Accesorios
Rectificación de Cilindros y Pistones

- TURBOCOMPRESORES
- CARBURADORES
- SISTEMA INYECCION
- ARRANCADORES
- ALTERNADORES
- BOMBAS DE COMBUSTIBLE
- BOMBAS HIDRAULICAS
- BOMBAS DE VACIO

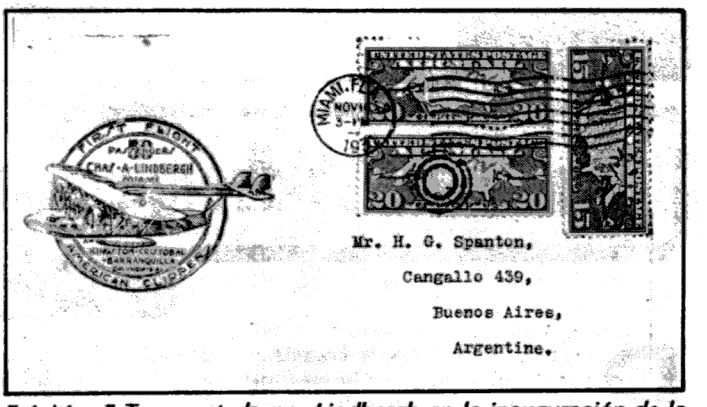
Repuestos y Servicios
Envíos al Interior del País

Su Seguridad en Vuelo Depende de su Seguridad en Tierra

Marconi 3151 (1611) Don Torcuato (Bs. As.)

☎ 748 • 0582

F.A.M.—8 Sobre transportado por Lindbergh en el vuelo inaugural desde Brownsville, Texas, a Ciudad de México el 10 de marzo de 1929.



F.A.M.—5 Transportado por Lindbergh en la inauguración de la frecuencia desde Miami a Barranquilla, Colombia, el 18 de noviembre de 1931, este sobre continuó hasta el destino de B.Aires.

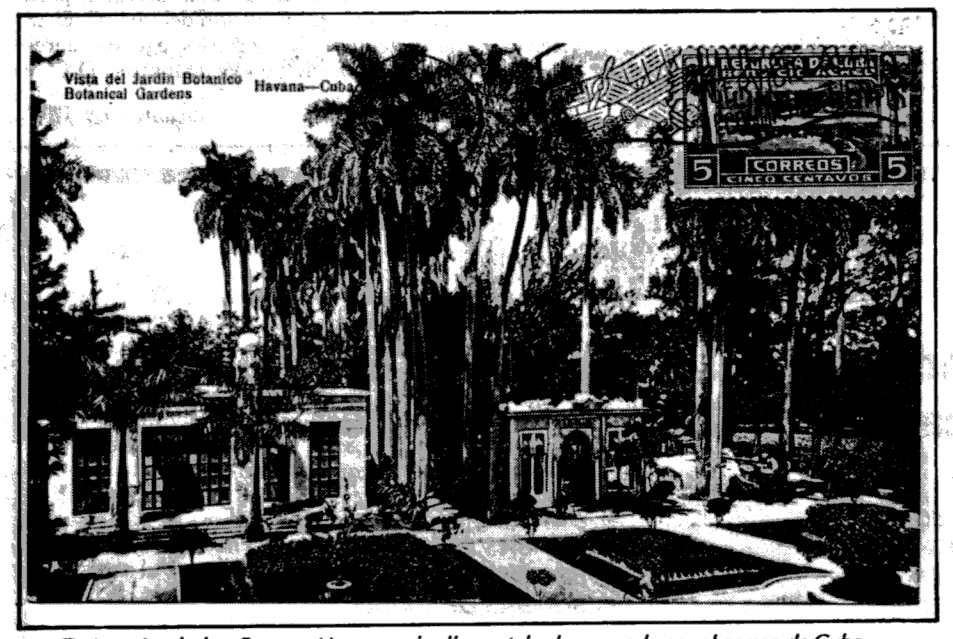
(Viene de 41)

en un vuelo sin escalas llegó al aeropuerto de Valbuena en la ciudad de México el día 14, tardando 27 horas y 15 minutos, tras recorrer aproximadamente 3.300 km.

Fue recibido por más de 150.000 personas, incluyendo al embajador Morrow y al presidente Calles. Permaneció en México hasta el 28 de diciembre. En todas partes fue recibido como un héroe por el pueblo y funcionarios del gobierno.

Pronto se vio que la gira había servido a su propósito porque inmediatamente las relaciones entre los dos países se volvieron menos tirantes.

En enero de 1928 Lindbergh comenzó una gira por América Central y América del Sur visitando catorce países. Como en la gira por los Estados Unidos, las expresiones filatélicas consistieron en sobres matasellados en las ciudades que visitó en el mismo día de su llegada. Sin embargo, esta gira fue filatélicamente más significativa: porque se emitieron cuatro sellos postales, se sobrecargaron otros cuatro en forma oficial, otras dos sobrecargas semioficiales honrando a Lindbergh y se transportó correspondencia en forma oficial en el "Espíritu de San Luis" por primera vez.



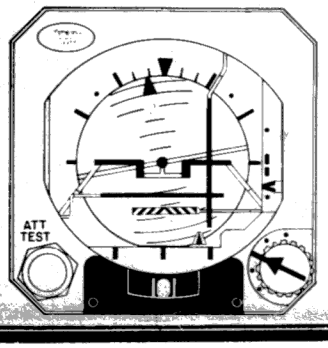
Tarjeta circulada a Buenos Aires con el sello postal sobrecargado por el correo de Cuba.

En su visita a Santo Domingo del día 4 al 6 de febrero de 1928 Lindbergh recogió correspondencia para Puerto Príncipe y La Habana. Cuando llegó a Puerto Príncipe, recogió otra saca con destino a La Habana. El entregó esta correspondencia en esta ciudad el 8 de febrero.

En un artículo aparecido en una revista Lindbergh menciona este Correo Aéreo: "Estoy llevando conmigo tres sacas de correspondencia para Cuba la primera correspondencia llevada por el 'Espíritu de San Luis'. Una de estas sacas vino de Santo Domingo, y aunque permaneció en el avión durante dos días mientras estuve en Puerto Príncipe, llegará a La Habana con días de anticipación. Esta es una posibilidad para las líneas aéreas del sur de los Estados Unidos".

La correspondencia de Santo Domingo a Puerto Príncipe llevó un gomígrafo que decía: "Correo aéreo especial por Lindbergh, el Espíritu de San Luis". Los sobres fueron franqueados con el 10 cts. Entrega Especial y el 2 cts. emisión 1924. Recibieron el matasellos de recepción en Puerto Príncipe el 6 de febrero. Los sobres

UN TABLERO DE INSTRUMENTAL BIEN MANTENIDO HACE A SU SEGURIDAD



EXPERIENCIA, CONFIABILIDAD Y GARANTIA

ES LO QUE LE OFRECE NUESTRO LABORATORIO

INSTRUMENTAL DON TORCUATO SRL

R. Vañek C. R. Vañek

LABORATORIO:

Aeropuerto Internacional Don Torcuato
1611 - Don Torcuato - Pv. Bs. As.
República Argentina

Teléfono Particular:
791-0836
624-5882

dirigidos a La Habana llevaban la siguiente leyenda: "Primer correo aéreo, Santo Domingo-Habana, vuelo especial Lindbergh con el "Spirit of Saint Louis". En el matasellos de recepción se leía: Habana, Cuba, Feb. 9-1928-11 Hs. En la mayoría de los sobres se aplicó un matasellos de recepción adicional, Feb.-8-1928-4 Hs. para conmemorar la hora de llegada.

Los sobres de Puerto Príncipe a La Habana tenían esta leyenda: "Premier courrier aerien, Port-au-Prince Raid special 'Lindbergh' a bord du Spirit of St. Louis". Estos sobres también llevaban una marca aérea y otra con la palabra Lindbergh. La correspondencia fue matasellada el día 7 de febrero en Puerto Príncipe y recepcionada en La Habana el día 9. También recibieron el matasellos adicional Fe.b-8-1928-4 Hs.

Después de tres días en La Habana Lindbergh inició la última etapa de su gira llegando a San Luis el día 13 de febrero de 1928.

Poco después de esta gira Lindbergh por propia voluntad retornó a su vieja ruta postal aérea C.A.M.-2. El 20 de febrero de 1928 hizo un vuelo especial desde San Luis a Chicago. Al día siguiente realizó el vuelo de retorno, haciendo como en el viaje de ida, las escalas regulares en Springfield y Peoria. Fueron necesarios cuatro aviones para transportar toda la correspondencia preparada para estos vuelos especiales. Un gomígrafo en forma de herradura con una leyenda en su interior, se aplicó a toda la correspondencia, llevaba el siguiente texto: "Lindbergh vuela otra vez el Correo Aéreo".

Una vez consolidada la red aérea interna de transporte de correspondencia Lindbergh fue nombrado asesor técnico de "Pan American". El gobierno de los Estados Unidos viendo la constante penetración en las comunicaciones aeropostales de Alemania y Francia en los países sudamericanos, no vaciló en alentar a "Pan American" para que colaborara en la expansión del correo aéreo y comercio estadounidense por medio de la concesión de contratos para establecer rutas de correo aéreo hacia el extranjero (FAM: "Foreing Air Mail"). Entre 1929 y 1931 Lindbergh desempeñó un importante papel en el establecimiento y desarrollo de las siguientes rutas:

FAM-5 Miami a Cristóbal, Zona del canal

FAM-6 Extensión Miami-Paramaribo, Surinam

FAM-8 Brownville (Texas) - Ciudad de México

La actividad de Lindbergh fue incesante porque después de establecer las rutas aéreas por América, siguió explorando nuevas frecuencias por el Atlántico, Europa y el Pacífico. Pero desafortunadamente para los aerofilatelistas, este período no fue como el anterior, rico en material filatélico.

En esta época de la aviación volar era toda una aventura, y ser piloto del correo aéreo un peligroso riesgo. Esto, por ejemplo, quedó demostrado con las muertes de más de un centenar de aviadores que fueron cayendo uno a uno durante los intentos para establecer las primeras rutas aeropostales entre Francia y Sud América.

Sin lugar a dudas, Lindbergh sobresalió por ser el prototipo de piloto postal y evidentemente los coleccionistas y en especial los aerofilatelistas estarán agradecidos por haber recibido esta gama de motivos aeropostales.

Sobre que lleva en el sello postal la sobrecarga semioficial con la siguiente leyenda: Correos de Venezuela "Bienvenida a Lindbergh" Caracas, al costado se aprecia el matasellos oficial con la fecha de la visita de Lindbergh.

SUL SUMINISTROS PARA ULTRALIVIANOS SRL

DISTRIBUIDOR MOTORES ROTAX

ROTAX

MOTORES COMPLETOS PARA USO EN ULM Y EXPERIMENTALES

- MODELOS ENFRIADOS AIRE: 277 (26 HP), 377 (35 HP), 447 (40 HP), 503 (46 HP), 503-2V (52 HP)
- MODELOS ENFRIADOS AGUA: 462 (52 HP), 532 (64 HP)
- Instrumentos para ULM: Indicador de temp cabeza y tacómetro, Indicador cuádruple (RPM, Temp gases escape, cabeza cil. y velocidad), Altímetro, Indicadores de velocidad Hall y electrónico con generador tripala
- Planos para construcción de ULM biplano
- Herrajes aeronáuticos según normas AN: Tensores, rótulas, cáncamos.
- Paracaídas balístico SECOND CHANTZ
- Montajes elasticos para motores.

SUL SRL. ALBARELLOS 4841 (1605) MUNRO (Bs As) Tel: 762-2143/4472/4496/5752 (despues 19 hs llamar 774-7217) Telex 26124

Sergio Barriga Kreft
Corresponsal en Chile

¿Cómo me Veo?

¿Cómo me Veo?

Recuerdo hace ya algunos años la inmensa felicidad que sintió un alumno de la Escuela Técnica, a quien habiendo dado término satisfactoriamente a sus estudios en ese plantel, se le había hecho entrega del flamante uniforme que con posterioridad a la graduación usaría en sus actividades del servicio.

Rápidamente se lo puso y con el rostro radiante de orgullo se presentó ante sus compañeros preguntándoles; ¿Cómo me veo? ¿Cómo me veo...?

Aquello me hizo acordar lo que nos dijera una vez un viejo profesor en la Escuela de Aviación: "Las vanidades humanas son muchas cadetes, un galoncito por aquí, una estrellita por allá". Con acertadas palabras aquel hombre nos quería alertar contra uno de los más feos defectos que tenemos los humanos, la vanidad.

Y dígame usted si no es cierto que la vanidad es la causa de tantos roces y problemas que se generan en las relaciones entre personas que comparten una misma actividad.

Quién no ha sentido una íntima satisfacción cuando su foto sale en las páginas de un diario o de una revista y mejor aún si con semblante sonriente figura en la portada o en la sección vida social ¡Cómo se morirán de envidia sus compañeros y conocidos!

Y esta manía que tienen algunas personas de figurar, en ocasiones es realmente molesta.

¿Se ha fijado usted que cuando se inaugura una convención, una nueva obra o se da comienzo a un torneo de importancia, siempre hay un grupito que lucha por permanecer cerca de la autoridad que con su presencia solemniza aquel acto? De esta forma tendrán asegurada su aparición ante las cámaras de televisión o en la prensa escrita. Yo les llamo "los pavos".

Recuerda usted aquel cuento de la gallinita a la cual nadie quiso ayudar a preparar un pastel y que cuando dijo: ¿quién quiere comer de él?, al únisono los pavos fueron los primeros en avalanzarse encima gritando: "nosotros", "nosotros".

No es que tenga nada contra los pavos, por el contrario, al horno son sabrosos. Pero sus semejantes, aquellos a quienes nunca falta una excusa para no cooperar en una actividad o iniciativa y luego son los primeros en estar "listos para la foto", como se dice vulgarmente, francamente dan lástima.

Esto de la vanidad es muy lamentable y en algunas oportunidades sólo ha contribuido a causar disgustos y distanciamiento entre las personas.

Más de alguno de nosotros hemos visto cómo les cambia el carácter a ciertas personas, a quienes o la suerte les sonrió y mejoraron su situación económica, o fueron promovidos a un puesto de importancia gubernamental. He visto gente que se ha quedado petrificada, cuando en una reunión social ha ido a saludar efusivamente a aquel "amigo" que siempre les palmoteaba la espalda y los trataba de "viejito", "compadrito", etc. y recibir delante de todos un cortante "cómo le va". Mientras una fría mano en forma desdeñosa sale al encuentro del afectuoso abrazo que ellos habían insinuado para felicitarlos por su nombramiento.

En la aviación, como en toda actividad que realiza el hombre, la vanidad no podía estar ajena y lo que es peor, ha causado más de un accidente, o ha estado a punto de causarlo. ¿Y qué culpa tenían los acompañantes de aquel piloto que era un vanidoso?

Mi experiencia como administrador de aeropuertos me ha enseñado el riesgo que la vanidad involucra para las actividades aéreas.

Hace algún tiempo, un Club Aéreo adoptó la sana política de dejar automáticamente fuera de vuelo a todos sus pilotos que a una fecha determinada no se hubiesen sometido a un chequeo anual con alguno de los instructores. De esta forma, velando por la seguridad de las operaciones aéreas, se les obligaba a repasar manuales de vuelo, cartillas de procedimiento, etc.

Era uno de ellos un viejo piloto a quien se consideraba como a un patriarca dentro del club y cuya formación databa de aquella época en que aún no se hablaba de estandarizar procedimientos, evaluaciones, etc. y en la cual se aprendió a volar "al negro de uña".

Conociendo el carácter del "abuelo", como cariñosamente lo llamaban en el club, nadie se atrevía a ir a comunicarle que había quedado fuera de vuelo por no haber realizado su chequeo anual. Luciendo su mejor sonrisa, finalmente un capacitado instructor se hizo presente en su taller donde "el abuelo" reparaba maquinaria pesada.

Imagínese la escena: el "abuelo" con su metro noventa, con el torso desnudo y el infaltable cigarro a medio consumir entre los labios, se encontraba frente a la fragua, mientras con un combo daba fuertes golpes a una pieza de metal al rojo vivo que tenía afirmada con unas enormes tenazas sobre el yunque.

Al enterarse del objeto de tan inesperada visita poco faltó para que soltara el rojo metal y con las tenazas cogiera por el cuello a aquel "mocoso impertinente" que había tenido la osadía de ir a citarlo para un chequeo anual.

Indudablemente aquello era algo muy superior a lo que el orgullo y la vanidad del buen hombre, que prácticamente había visto nacer el club, podía soportar.

Como último recurso, el que suscribe estas mal hilvanadas líneas, en su calidad de representante de la autoridad aeronáutica, fue requerido como amable componedor y con paciencia y tacto logró que aquel piloto aceptara la necesidad de chequearse. Debo reconocer sí, que en un comienzo también debí soportar unos buenos chilenismos de parte del "abuelo", quien con mirada furibunda amenazaba con inscribirme en la lista de sus enemigos.

Es que así somos nosotros, una vez que alcanzamos un "status" o nos sentimos merecedores de ciertos privilegios, por motivo alguno aceptamos que se nos rebaje de condición.

Y ello es peligroso, muy peligroso.

Me viene a la memoria la inauguración de un aeródromo cordillerano, que con gran esfuerzo del gobierno de la época se había construido y que posibilitaría el acceso por vía aérea a apartadas localidades de nuestro territorio.

El anuncio de una visita ministerial hizo que sobraran los interesados en estar presentes en la ceremonia. Indudablemente "los pavos" fueron los primeros en manifestar deseos de asistir a tan magno y trascendental acontecimiento.

Un funcionario público que era muy pagado de sí mismo y se consideraba experimentado piloto, a quien intereses partidistas habían colocado como cabeza

1er Campeonato Nacional Argentino de Aerostación

Organizado conjuntamente por la Federación Argentina de Actividades Aéreas y la Asociación Aerostática Argentina, beneficiándose con la valiosa colaboración del Aeróstato Club Pampero, tendrá lugar los días 7, 8 y 9 de agosto próximo.

Será la primera vez que haya una competición deportiva entre pilotos de globos, en este caso de aire caliente y —siempre condicionado a la situación meteorológica— habrá pruebas matutinas (muy, pero muy temprano) y vespertinas.

De las teóricas 6 posibilidades (2 por día), si al mediodía del domingo 9 se han cumplido 3 o más pruebas computables, no se hará la prueba vespertina del domingo.

Los pilotos volarán solos, es decir sin copiloto ni navegante, los globos no llevarán publicidad y las pruebas tendrán lugar desde el autódromo de San Andrés de Giles, cuya autoridad municipal auspicia y apoya esta realización.

Normalmente estos Campeonatos incluyen pruebas en las cuales los pilotos, despegando del mismo lugar deben lanzar un marcador que señala su sobrevuelo, sobre una marcación de tierra. Otro tipo de prueba permite que cada piloto seleccione su punto de despegue para llegar desde una distancia determinada por la organización, en un blanco en tierra, igual para todos. También en este caso el puntaje está en función de la distancia desde el marcador hasta el blanco. Otro tipo de prueba admite que los pilotos, despegando todos del mismo lugar, elijan y prefijen su propio blanco. Hay pruebas en las cuales se busca que, luego de un recorrido determinado, el tramo siguiente de vuelo tenga con el primero, la mayor diferencia angular posible. Hay también caza de la liebre, aunque se duda que —atento a la cantidad de globos existentes— pueda contarse con liebre para este caso. En otros países, los Campeonatos tienen como elemento de atracción para el público y los pilotos, el que éstos deben tratar de tomar las llaves de un auto, que están en la parte superior de un soporte de unos 8 metros de altura. La atracción para el público es seguramente apreciar los intentos aeronáuticos, dramáticos o humorísticos mediante los cuales los pilotos tratan de hacerse de esa llave. Premio: el auto nuevo al cual corresponden esas llaves. Aquí, por ahora, "no lo vamos a hacer". Información adicional al 45-4823, de la Asociación Aerostática Argentina.

provincial de un servicio gubernamental, no quizo perderse la oportunidad de encontrarse con el ministro de Obras Pública, designado por el gobierno para inaugurar el aeródromo.

En su calidad de piloto solicitó que le prepararan un cuatriplaza, ya que viajaría con tres correligionarios del partido.

Ante su egolatría, de nada valieron las recomendaciones de quienes conocíamos el aeródromo, por haber participado en su construcción, en el sentido que primero planificara su vuelo, estudiando en detalle el Manual de Operación del avión.

La tarde de la inauguración, después de los discursos de rigor y tras un bien regado almuerzo, la comitiva ministerial, a bordo de un helicóptero biturbina emprendió el regreso. Nuestro amigo consideró que él tampoco tenía nada más que hacer allí, aún cuando cordero asado quedaba para rato.

Indudablemente, en época de verano como aquella, en pista de tierra y con pendiente fuerte, el procedimiento de despegue no era como para ser tomado a la ligera.

Sin embargo, orgulloso de sus cualidades como piloto, ello no era algo que hiciera mella en su vanidad y con las cuatro personas a bordo, el pequeño cuatriplaza inició la carrera de despegue.

Ante su desesperación al ver que el avión no despegaba, faltándole aproximadamente cien metros para el término de la pista, aplicó "full flaps". Con la bocina de alarma sonando insistentemente y al borde del "stall", el cuatriplaza quedó en el aire.

En aquellas condiciones, salir del cajón cordillerano, en medio de la fuerte turbulencia y con tres aterrados pasajeros que a cada instante veían que el vuelo terminaba contra la ladera de los altos picachos, fue toda una odisea.

Aquello fue una experiencia que el vanidoso piloto hasta el día de hoy recuerda.

En esa oportunidad el asunto felizmente no pasó a mayores. Sin embargo, poco tiempo después en otro aeródromo cercano de esa misma zona se repitió un caso similar.

Jamás olvidaré aquel día de Navidad en que me correspondió sacar de entre los restos de un monomotor, los calcinados cuerpos del piloto y sus acompañantes, quienes habían perecido al estrellarse el aparato contra unos árboles que rodeaban la pista, los que no pudo remontar en el despegue.

Evidentemente ninguno de esos pilotos se había tomado la molestia de estudiar las tablas de performance del Manual de Operación del avión. A uno lo acompañó la suerte, al otro no.

Recuerde que en el caso del "Cessna" 172 el fabricante recomienda, una vez realizados los cálculos respectivos, agregar un 10 % en la carrera de despeque por cada 25° F sobre la temperatura estandar y un 7 % según sea la superficie de la pista.

Está bien ser orgulloso de los logros personales, pero es peligroso que la vanidad nuble la razón.

Escuela de Vuelo

aerodot

CURSOS TEORICOS Y PRACTICOS DE:

- Piloto Privado de Avión
- Piloto Comercial de Avión con HVI
- Piloto Comercial de 1ª Clase de Avión
- Instructores de Vuelo de Avión
- Multimotores — VFR Controlado

La Flota más Moderna de "Cessna 152 II - 'Cessna' 172 - 182 - "Piper" - PA 11 - "Azteca" - Simuladores de Vuelo - Audiovisuales - Curso Teórico y Práctico "Cessna Pilot Center" (C.P.C.) - Traslados - Bautismos

Aeropuerto Internacional Don Torcuato - 1611 - Don Torcuato - Pcia. de Bs. As. 748-3126

Iván de Benedictis

El Equipamiento de Pequeñas Pistas

La conveniencia de dotar a las pequeñas pistas de aterrizaje (como aeroclubes por ejemplo) de un mínimo de equipos e infraestructura, aparece como una conveniencia más que como necesidad.

Conveniencia que puede redundar en una mejora en los servicios a los usuarios y aún atraer nuevos usuarios a sus instalaciones, con el consecuente efecto expansivo en su movimiento de caja. La necesidad aparece como elemento accesorio entonces, lo cual hace que pueda distinguirse lo necesario de lo conveniente, con los consecuentes cronogramas y reparticiones financieras diferenciados.

En áreas con tráfico relevante como los TMA BUE y COR, la disponibilidad de espacios para volar fuera de aerovías tenderá ciertamente a reducirse y ello hará que, o bien se desplacen los aeroclubes a otras áreas, o bien deba crearse algún tipo de vuelo controlado simplificado de modo tal que —en esta hipótesis— deberá procederse a un equipamiento de las pistas de la región por lo menos con TWR (torres de control) simplificadas y enlace radio.

Tendríamos dos grandes rumbos complementarios en este tema:

A — Equipo que hace a la pista; áreas de movimiento y facilidades técnico-operativas que denominaríamos **Infraestructura**.

B — Sistemas afectados directamente a las operaciones de vuelo antes y durante ellas.

A. Infraestructura

En nuestro concepto, por lo menos, un aeródromo de bajo índice de utilización debiera tener facilidades para hacer combustible, pistas con buen drenaje de modo de tenerlas incontaminadas el mayor tiempo posible, un sistema elemental de iluminación de pistas, un sistema de protección de emergencias (ver **"Aerodeportes"** de mayo de 1987, pág. 20) con su correlato en infraestructura.

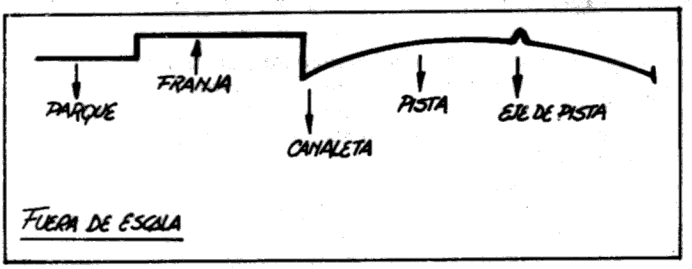
Sistema de Drenaje: Puede hacerse sin inversiones relevantes siquiera en la pista con mayor % de disponibilidad anual (es decir que enfrente a los vientos dominantes en la región), una compactación de la pista y diseñar una comba que termine en una canaleta de drenaje la cual estará libre de malezas y una cierta pendiente hacia un pozo ciego, un colector o directamente un bajío entre pistas.

Al hacer estos trabajos (que demoran unas 15-20 horas de trabajo real) podría realinearse la pista, poner en orden las franjas, afirmar las "stop-ways" —prepararlas si no las tuviera— diseñar las marcas de identificación de pista y el diseño de las pistas.

Nuestra experiencia nos indica que cortes diferentes del césped hacen perfecta e indubitable la identificación desde el aire del contorno de la pista.

Este corte diferente, se lograba dejando un espacio equivalente a una franja con unos 80-100 cm de ancho, con un césped ligeramente más alto al de la pista y el parque. O sea, como se muestra en el croquis (fuera de escala).

Iluminación: Creemos que todos los aeródromos pequeños, especialmente los que se hallan alejados de ciudades con centros médicos de alta complejidad, deben tener sistemas de iluminación de pistas siquiera básicos para operar sanitarios y hallarse operativos en caso de emergencias naturales.



Aquí nos permitiremos un breve discurso ideológico: aunque el aeroclub es un ámbito para el vuelo deportivo civil, queda obvia y suficientemente claro que puede prestar y (presta) a la comunidad servicios sociales relevantes. Por ello, todo cuanto se haga por parte de la comunidad para equipar el aeroclub, no es "regalarle cosas a esos locos que vuelan" sino invertir con el mismo criterio de comprar una ambulancia o una autobomba.

Hay en este parágrafo 2 cuestiones: la implantación del sistema y el procedimiento.

La implantación debe ser de modo tal de permitir la operación especialmente en situaciones críticas como cortes de energía.

Entonces:

1. Debe ser modular para permitir su crecimiento y revisión.
2. Debe ser fuertemente protegido y rústico (cables bien protegidos y encamisados en caños, etc.).
3. Debe tener energía tomada de la red pública y de un generador de emergencia.
4. Debe ser modular en su encendido con fuente de emergencia para encender sólo lo que se necesita, y desde allí, bajar la potencia requerida por el generador bajando su costo.

Independientemente del asesoramiento de Tránsito Aéreo y del Anexo 14 al Convenio de la OACI, sugerimos muy especialmente un libro que acaba de adquirir la Biblioteca Nacional de Aeronáutica: **"Aeropuertos"** de **Ashford-Wright**, su topográfico es 656.71 A82 y para quien desee comprarlo pertenece a la serie de Paraninfo, la excelente editorial técnica española.

Allí está todo y de un modo muy claro y gracias a Dios ¡sin fórmulas!

Procedimiento: Aunque se enoje el vicecomodoro Bruno y la gente de Tránsito Aéreo, un buen proceder supone hacerse de una carta IAL informal, en todo caso formato "Aerolíneas Argentinas" (tamaño carta y entra en una carpeta escolar de 3 anillos) donde aparezca el procedimiento para cada pista equipada con iluminación. Supone iluminar bien los obstáculos en la trayectoria, eventualmente talar algunos árboles y abundante utilización de elementos reflectantes, diferenciando —vía código de colores— lo que es obstáculo de lo que es apoyo a la trayectoria. Abundando en la teorización, diremos que debieran editarse esas trayectorias y distribuirse entre los pilotos habilitados para operación de aeronaves sanitarias o posibles de ser explotadas como tales.

B. Sistemas

Entendemos que un aeródromo sin una TWR y sin sistemas de elaboración/recepción de información METEO de por lo menos su FIR es tan anacrónico como un DC-2 en una aerolínea.

La operación VFR exige el manejo de una información METEO mucho más depurada y actual que un IFR en IMC o VMC. Ello supone que el piloto y el sistema posean una información actual y confiable que no existe en la actualidad.

De allí:

1 — Debiéramos construir TWR (torres de control) simplifica-

AERODEPORTES

Leo en Nuestro Número de Setiembre

• **XXIII Campeonato Argentino de Paracaidismo Clásico.** *Crónica, fotografías y comentarios de este campeonato nacional, realizado en Santiago del Estero desde el 19 hasta el 26 de julio, con la participación de 91 competidores provenientes de 25 instituciones aerodeportivas.* **Por Tomás D. Berriolo y Héctor E. Gerling.**

• **Construyendo Mejores Bordes de Ataque y Punteras de Ala.** *Los problemas que se presentan con los métodos de construcción clásicos con tela y Dope, usando láminas delgadas de aluminio para bordes de ataque y tubos de metal para las punteras de alas curvas, son analizados en el presente artículo.* **Por Neil D. Bingham.**

• **Aerodinámica Aplicada (Nota 3).** *Continuando con esta interesante serie de notas destinadas principalmente a los aeromodelistas, en esta tercera entrega se abordan temas referidos al "Efecto Escala y la Capa Límite". Integran el artículo, convenientemente ilustrado, los siguientes subtítulos: Promedios Básicos Número de Reynolds, Transición, Teorema de Bernoulli y Separación Laminar.* **Por Eliseo Scotto.**

• **Cruce de los Andes... la Hazaña Mundial.** *Relato de la llegada del primer avión argentino a Chile, el 13 de abril de 1918. El piloto, teniente Luis Candelaria, realizó el vuelo despegando en Zapala (Argentina) y aterrizando en Cunco (Chile), una rústica villa campesina perdida entre bosques, que se vio convulsionada por la llegada del pequeño aparato. El autor, de nacionalidad chilena, recopiló los antecedentes históricos de este vuelo, entrevistando a testigos presenciales de la llegada de Candelaria a Cunco.* **Por el profesor Arturo Toro Herrera.**

• **Publicidad en Aeronaves Deportivas y Trabajo Aéreo.** *La publicidad en aeronaves es una de las actividades consideradas "trabajo aéreo" contempladas en el Decreto 2836. El autor analiza los alcances de esta disposición y se pregunta: "Una compañía financia parte o todos los gastos a un participante de un encuentro deportivo amateur, recibiendo una contraprestación en publicidad ¿es esto trabajo aéreo?".* **Por Iván De Benedictis.**

Reglamentación de Competencias de Aeromodelos Antiguos

Dado el auge que está tomando la realización de competencias con aeromodelos con más de treinta años de diseño y que en la especialidad Goma se ha dado en denominar "Guardia Vieja", un grupo de aeromodelistas cordobeses que se dedican a planeadores remolcados, está elaborando un proyecto de reglamento de la actividad. Este contemplaría una calificación estática y otra deportiva. Se trata de este modo de favorecer a aquellos que respeten el modelo original al máximo y en la faz deportiva se podrán realizar dos vuelos, de los cuales el deportista elegirá el mejor.

También se ha pensado denominar la categoría utilizando terminología autóctona, volviendo al fondo de nuestra historia y como mínimo homenaje a los que alguna vez fueron los dueños de la tierra que hoy habitamos. Para ello se han elegido dos vocablos tomados del repertorio quechua: "Purún Machus", que significa algo así como: "Los sabios conocedores" o "Los mejores de los viejos".

En el puntaje estático se establecerá un máximo de 100 puntos para quien haya respetado el plano original en un 100%. Las únicas modificaciones que no hacen variar ese puntaje son la colocación de destermalizador y el virador. Toda otra alteración que modifique al modelo sufriría penalizaciones que restarían puntos de esa calificación. Aclaremos esto con un ejemplo: Si al modelo original se le ha aumentado o disminuido la superficie: 10 puntos en contra. También si ha enchapado partes que en el plano no figuran: 5 puntos en contra. Si ha cambiado el ángulo de los diedros: 5 puntos en contra. Esto sumaría 20 puntos que hay que quitar de los 100 posibles en estática. Luego de la competencia deportiva se asignaría un punto por cada segundo de vuelo que realice el modelo. Es decir que si hubiese volado un minuto cuarenta segundos obtendría 100 puntos, los que adicionados a los 80 que obtuvo en estática harían un total de 180.

Sería obligatoria la presentación de la documentación probatoria de la correspondencia del modelo con el original (planos de la época, revistas, etc.).

Para la parte deportiva se tendría en cuenta el reglamento en vigencia para "Nordic", obviándose lógicamente, la parte correspondiente a peso y superficie. En todo lo demás sería similar.

Como de la conjunción de varias mentalidades puede surgir una buena reglamentación, es que se solicita a los planeadoristas interesados enviar sus sugerencias a: **Taller Aeromodelista** *de A. G. Monjo, Avda. Lascano Colodrero y Cavia, Bº Poeta Lugones, 5008, Córdoba o al teléfono: 73-1822.*

das en las pistas de aterrizaje de los pequeños aeródromos, de modo tal de dotarlas de algún equipamiento (del cual nos ocuparemos seguidamente) y una total visibilidad en el área de movimiento.

2 — Debe construirse un palo coronado con una rosa de los vientos que permita reconocer dirección e intensidad de los vientos visible desde la TWR.

3 — Debe contarse con una frecuencia VHF-AM como mínimo de modo de poder brindar un rudimentario pero confiable servicio de APP y de movimiento (especie de ATZ simplificado).

La información a suministrar podría ser:

3.1: Pista en uso y estado/eventuales obstáculos.

3.2: QNH.

3.3: Dirección e intensidad del viento.

3.4: Existencia y localización de eventuales movimientos de aeronaves en un radio aceptable (5NM).

4 — Debiera contarse con un receptor idóneo para recibir información METEO del FIR en por lo menos 2 de sus frecuencias.

Esperablemente, podría actuar esa TWR como miembro de la red del S.M.N. para aportar datos, y evitar sorpresas con los microclimas que el "Gran Piloto" nos dio para complicarnos la vida.

5 — Debieran crearse salas de pilotos con los NOTAM clase 1 (ampliadas a pequeños aeródromos o directamente un NOTAM especial para aeródromos no aptos para vuelos comerciales) y situación METEO del FIR o por lo menos de la región.

Todo ello **no supone** inversiones inaceptables, por el contrario, con un poco de picardía y una sabia planificación se logran resultados en poco tiempo.

Es bien probable que pilotos "vieja era" consideren ridículo eso de balizar y de un ARO-AIS simplificado. etc. Sin embargo. el romanticismo de la aviación ya pasó, Von Richtofen, Bacher, Mitchell y todos ellos murieron. Ahora es la técnica y el conocimiento el que hace posible una operación segura o —como decía un amigo nuestro— "prefiero pensar en Dios en el aire dentro de mi avión, y no verle antes de tiempo siendo espíritu estando lo que era mi cuerpo en un cajón": la diferencia es hacer bien las cosas. ¿Será tanto así?; creo que sí.

Eliseo Scotto

Hélices Para Modelos con Motor de Goma

Nota 2

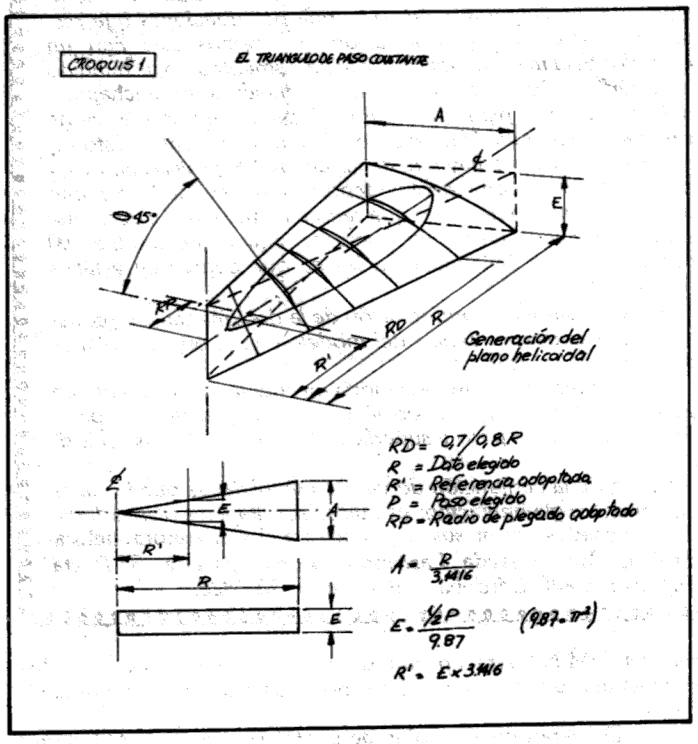
Geometría Práctica de la Pala

A modo de paréntesis y mientras preparamos la continuación del análisis teórico formulado en nuestra primera nota, intentaremos hoy acercarnos rápidamente al taller en este tema de la hélice.

Hemos visto que el sentido y la magnitud del grado de "especialización" del diseño de la pala, de un modo natural, surge de compararlos con una "normal" o de paso constante.

Por lo tanto comenzaremos por allí, mediante un esquema de normalización, que a nuestro juicio facilita la experimentación permanente en la que está inmerso el aeromodelista competitivo.

En el croquis 1 mostramos un triángulo que tiene la propiedad de generar un plano helicoidal cuyo ángulo en cada radio dá siempre el mismo avance por vuelta o sea el mismo paso.

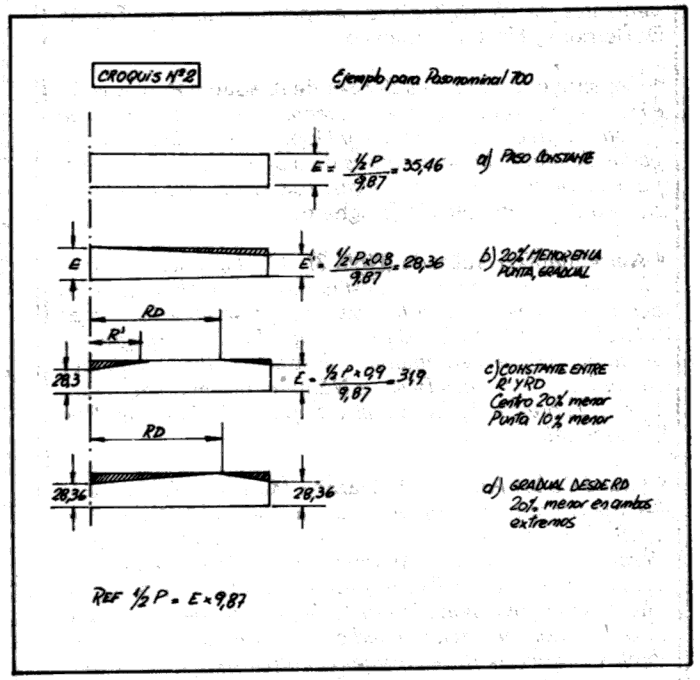


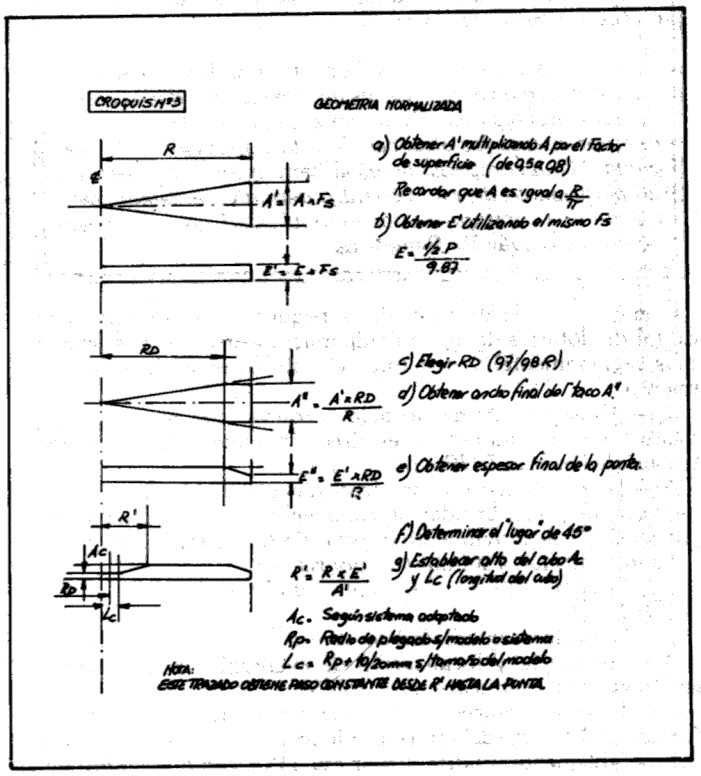
Variando el espesor (paralelo) de este taco triangular se obtienen distintos pasos que se mantienen constantes.

En el croquis se ha representado este taco como molde base para ejecutar palas laminadas, donde la economía de material del taco, no es mandatoria. Como taco para tallar la pala no resulta práctico porque da una superficie generalmente mucho mayor que la necesaria con el consiguiente desperdicio de material.

Como ejemplo diremos que para una hélice de 560 x paso 675 para un modelo "Wakefield" este taco tendrá 280 x 88 x 34.

Una ventaja de este taco amplio como base para hélices laminadas es el mejor grado de precisión obtenible, debido precisamente a sus dimensiones (el mismo error en m/m. al ejecutar el plano helicoidal influye menos en el ángulo). Es también fácil obtener pasos no constantes variando el espesor en los puntos deseados como se muestra en el croquis N° 2.





Usar este triángulo directamente como taco para tallar la hélice fue popularizado en "Wakefield", en los años 50 por Joe Bilgri en EE.UU quien a su vez lo tomó de los modelos "Indoors".

Lo que hacía Bilgri era reducir en un mismo valor al ancho y el espesor E, de modo de obtener directamente la superficie deseada. Nosotros hemos asignado a dicha reducción el nombre de "factor de superficie". Es con la finalidad de establecer una cierta normalización para el diseño de tacos de hélices.

En el croquis N° 3 se indica el método que compatibiliza lo expuesto con las necesidades prácticas de superficie, toma de pala y puntas hacia un taco razonable y de cálculo sencillo.

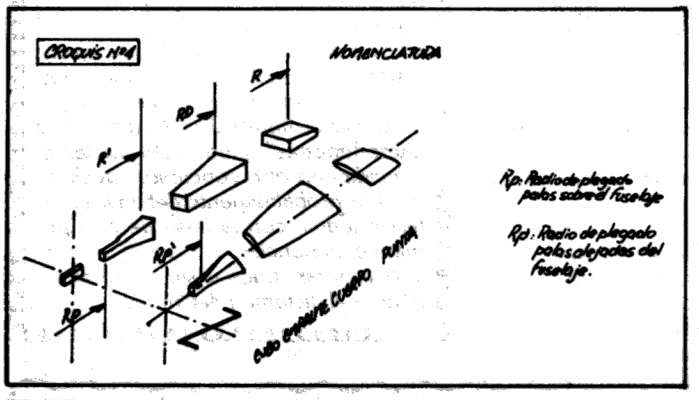
El croquis N° 4 propone una nomenclatura que entendemos facilita el intercambio de información sobre el tema.

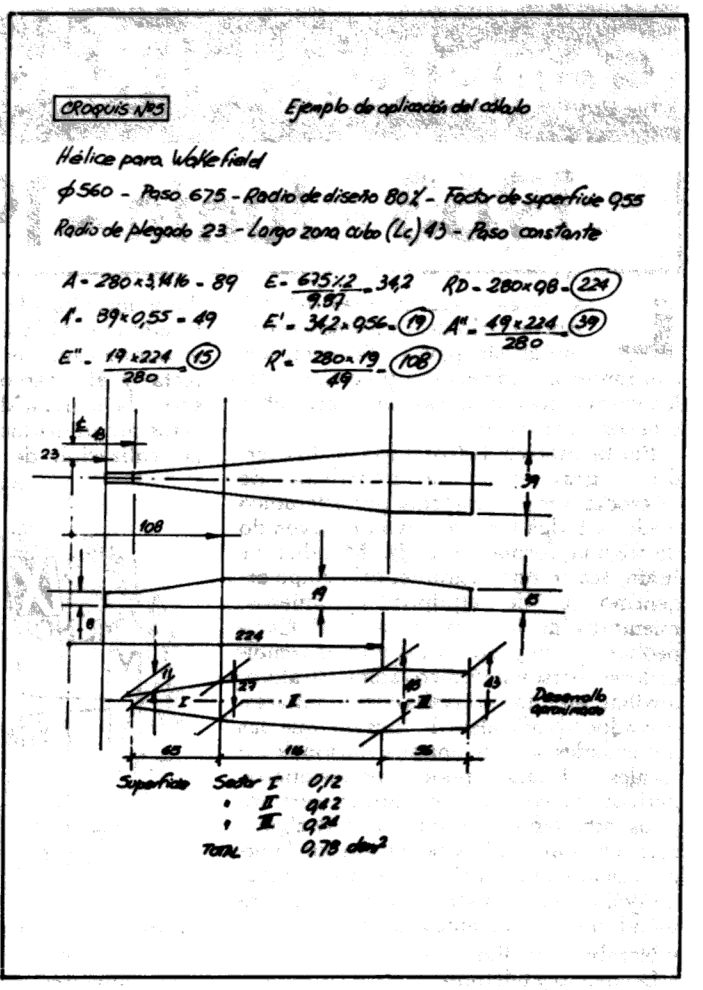
En el croquis N° 5 se ejemplifica un caso particular de aplicación. Como es fácil apreciar, es posible generar familias de hélices variando el factor de superficie, el punto del radio de diseño, el radio máximo del sector de empalme, etc. La aplicación sistemática de estas variables a lo largo del tiempo, permite comparaciones experimentales de gran valor sobre todo si se aplican una por vez.

Todas las variaciones adicionales para pasos "no constantes" descriptas en el croquis N° 2 son por supuesto aplicables también en este caso.

En esta nota le llamamos paso al valor resultante del ángulo de pala (θ) tal como se convino en nuestra primera nota.

Desde el punto de vista práctico, la optimización del aprovechamiento del material, unido a la mayor precisión obtenible al trabajar con tacos facilita al aficionado principiante, tanto el trabajo como la comprensión del tema. Esta consideración la hacemos con respecto al método de obtención de palas de una plancha espesa (12/15 mm) capaz de absorber la diferencia angular, que exige un trazado muy cuidadoso de los contornos de borde de ataque y fuga y un montaje angular para realizar u obtener el eje de plegado correcto.





El que hoy exponemos es solo un método, está dirigido a los no expertos y de ningún modo descalifica otros sistemas. Lo exponemos porque está ligado al resto del sistema de toma, cubo, resistencia y método de construcción que deseamos transmitir como experiencia concreta en hélices de madera. En nota próxima desarrollaremos en detalle técnicas de construcción.

Fumigando en ULM

Conforme con los lineamientos contenidos en el BIN 10-19 emitido con fecha 30 de junio pasado por la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad de la Fuerza Aérea Argentina, **"Aerodeportes" sabe** *que la firma Pampa's Bull S.A. está haciendo certificar su aeronave ultraliviana "Flightstar" para fumigación aérea. Este nuevo modelo será designado con el nombre de "Agstar" y se trata básicamente de un modelo "Flightstar" con estructura reforzada, equipado con motor "Rotax" 503 de 46 hp con un completo equipamiento instrumental y un probado equipo de fumigación en ultra bajo volumen, con tanque de una capacidad de 104 litros para el producto químico y picos especiales Micrón X-1 que producen gotas de 80-150 micrones y una franja de cubrimiento que va de los 25 a los 35 metros de ancho.*

Por las noticias que hemos recogido esta nueva aeronave garantiza un alto rendimiento y excelente eficiencia en el trabajo de fumigación a un costo sumamente reducido si se compara con la fumigación aérea convencional, y sin duda alguna se convertirá en una apreciable herramienta de trabajo para los operadores agrícolas.

La primera aeronave "Agstar" destinada a la exportación será entregada a su adquirente en oportunidad de la Exposición de la Semana Aeronáutica

SUBSCRIBE TO:
Skydiving
PARACHUTING'S NEWSMAGAZINE
The international newsmagazine of sport parachuting. Read about the equipment, techniques, events, people and places of skydiving. **Free sample copy.** Foreign rates: 12 issues: US$15 (surface mail), $44 (air mail). Pay by International money order, U.S. currency, Visa, MasterCard, AmEx. Satisfaction guaranteed or money back. Order today:
Dept. AD • P.O. Box 189
Deltona, FL 32738 USA

ARTEGRAB PRODUCCIONES
DISEÑO IMPRESO ★ PLANOGRAF
CALCOMANIAS ★ DISTINTIVOS
Cuenca 5175 Tel. 571-3421
(1419)Buenos Aires

Comisión del Recuerdo

1963 - Junín - 1988

Las tareas organizativas del 25° Aniversario del IX Mundial continúan sin pausa. También son constantes las adhesiones y consultas de los volovelistas de antes y de ahora sobre esta conmemoración.

Por tal motivo, la Comisión del Recuerdo —gracias a la gentileza de **"Aerodeportes"**— informa por este único medio a todos los que hayan intervenido de alguna forma en el IX Mundial de Junín, sea como integrantes del equipo argentino o de equipos extranjeros, miembros de la organización del Campeonato, incluyendo a los pilotos remolcadores, personal técnico, administrativo, auxiliar, etc., tanto civiles como militares, privados u oficiales, lo mismo que las autoridades y funcionarios nacionales o locales, delegados, pilotos, profesionales, periodistas, etc., sean argentinos o extranjeros, aerodeportistas o no, que de alguna forma hayan tenido vinculación con la organización o realización de aquel Mundial de 1963, a que se inscriban como tales, enviándonos los siguientes datos:

- Nombre y apellido.
- Domicilio y teléfono
- Nacionalidad y edad.
- Función o vinculación que tuvo con el IX Mundial.
- Sugerencias, observaciones, etc. acerca de esta conmemoración.

De tal forma, todo aquel que remita los datos mencionados, será inscripto en un listado el cual la Comisión del Recuerdo enviará a cada uno de ellos, en forma directa y sin cargo, las comunicaciones sobre la marcha de la organización, los actos programados, lugares y fechas para la realización de los mismos, publicaciones que se editarán, objetos y recuerdos que se confeccionarán, etc.

Los interesados deberán enviar los datos requeridos a:

Comisión del Recuerdo del
IX Mundial de Vuelo a Vela.
Anchorena 275
1170 Buenos Aires

Concurso de Diseño Aeronáutico

Con un éxito que sobrepasó ampliamente las expectativas más optimistas, cerró la recepción de trabajos para este primer concurso de diseño organizado por la CADEA por intermedio de **"Aerodeportes"**, *promocionado en nuestras páginas a través de once meses.*

Cincuenta trabajos fueron presentados, y ya la CADEA se ha puesto a la tarea de la designación de los jurados (4), quienes conjuntamente con el miembro propuesto por los propios concursantes, tendrán sin lugar a dudas una ardua labor para discernir los premios correspondientes.

Es fácil advertir que el reciente Seminario Sobre Diseño de Aviones Livianos impartido por Ladislao Pazmany, ha influido e incentivado la presentación de candidatos a los premios instituidos, y no podemos —ni queremos— ocultar nuestra satisfacción por el elevado número de entusiastas que respondieron a esta primera convocatoria; circunstancia que a su vez estimulará a CADEA y a **"Aerodeportes"** *para, más adelante, reincidir con otro concurso, cuyos requisitos probablemente deban ser perfeccionados, con la base de esta primera experiencia.*

A esperar, pues —sin comerse las uñas— el dictamen del jurado.

EXPERIMENTAL AIRCRAFT ASSOCIATION ™
ARGENTINA

Próximas Actividades

20 de Setiembre '87: *Encuentro de Antiguos y Clásicos Aero Club Mercedes*

18, 19 y 20 Setiembre '87: *1er Torneo Acrobacia-Club Internacional de Acrobacia "Chapter" EAA '84.*

9, 10, 11 y 12 Octubre '87: *2do Campeonato Argentino Ultralivianos San Pedro-Pcia Bs.As.*

5 y 6 Diciembre 1987: *6ta Convención en Vuelo Internacional San Pedro. Experim-Ultralivianos-Antiguos y Clásicos-Acrobacia-Alas Rotativas-Globos-Aeromodelismo.*

DF y H Informa

1°- Se recuerda a las Entidades Aerodeportivas que para solicitar inspección a los alumnos pilotos y/o pilotos, deberán estar al día con esta Dirección en cuanto a la documentación (rendición de subvenciones, planillas de actividad mensual de vuelo, etc).

2°- La Dirección de Fomento y Habilitación, informa que a causa de falta de personal, atenderá al público para todo trámite, sin excepción, los días lunes a jueves de 09:00 a 12:00 horas.
Asimismo se recuerda que el teléfono directo es el N° 313-5341 y por conmutador el N° 392-4444, en este caso, los internos de los distintos Departamentos, son los siguientes;

Registro del Personal Aeronáutico:	*2476.*
Inspección de Vuelo:	*2495.*
Fomento:	*2406.*
Trabajo Aéreo:	*2486.*

25° Aniversario de FAP

El día 14 de julio pasado se cumplieron 25 años de la fundación de la Federación Argentina de Paracaidismo, y con tal motivo se realizó una cena de la que tomaron parte directivos y delegados de distintas instituciones afiliadas, participantes todos ellos de la asamblea general ordinaria realizada en esta Capital Federal el 4 de julio anterior.

La creación de la FAP fue la culminación de una serie de contactos entre varias entidades de Capital Federal y La Plata, cuyos representantes trabajaron durante un año en una comisión preparatoria, la que tenía entonces sus reuniones en el viejo local de la calle San Juan 1619 de Buenos Aires, sede del desaparecido Club de Paracaidismo Buenos Aires, bajo la supervisión y planificación de Luis Oscar Labriola, verdadero factotum y padre de la Federación.

Luego de ese período previo, durante el cual se hizo disputar una serie de competencias metropolitanas bajo normas FAI, para evaluar las condiciones competitivas de este deporte y para que la gente de distintas entidades fuese conociéndose, se realizó la Asamblea Constitutiva de la FAP en la entonces sede social del Club Argentino de Paracaidismo, Lavalle 1433 de Capital Federal, el 14 de julio de 1962.

Las entidades fundadoras fueron: Aero Club La Plata, Aero Club Rosario, Club Argentino de Paracaidismo, Club de Paracaidismo Buenos Aires, Club de Paracaidismo Tucumán y Club Escuela de Paracaidistas Argentinos.

El primer consejo ejecutivo de la Federación quedó constituido de la siguiente manera: Presidente, Tomás D. Berriolo (AC La Plata); Vicepresidente, Antonio Fenosa (AC Rosario); Secretario, Héctor Rapa (Club Argentino); Tesorero, Eduardo A. Grilli (Club Argentino); Voc. Titulares, Ricardo Fernández (C.P. Bs. Aires), Elías J. Bustamante (C.P. Cóndor), Luis O. Labriola (C.P. Bs. Aires), Antonio Román (C.E.P.A.), Hugo Lorenzati (AC Rosario), Benito González (AC La Plata); Voc. Suplentes, Luis Fosco (C.P. Cóndor), Armando Oviedo (Club Argentino), Eufronio Mendoza (C.E.P.A.), Abel Balor (C.P. Bs. Aires); Rev. Cuentas, Nicolás Bazán (C.P. Cóndor), Víctor Aguilar (Club Argentino).

Los presidentes que ha tenido la Federación Argentina de Paracaidismo en los distintos períodos, han sido: 1964-66, Tomás D. Berriolo; 1966-67, Luis Oscar Labriola; 1967-68, Elías J. Bustamante; 1968-70, Alfredo Nieto; 1970-72, Horacio Barbieri; 1972-74, Héctor Pérez Bravo; 1974-76, Juan Osvaldo Gil; 1976-82, Antonio Román; 1982, Tomás D. Berriolo.

Las distintas sedes que tuvo la Federación, hasta ubicarse definitivamente en el local actual, fueron las siguientes, todas ellas ubicadas en la ciudad de Buenos Aires: San Juan 1619 (sede del Club de Paracaidismo Buenos Aires); Lavalle 1433 (sede del Club Argentino de Paracaidismo); Vidal 2060 (local rentado por la FAP); Perú 270 (local facilitado por la Fuerza Aérea); Tucumán 634 (local rentado por la FAP); Anchorena 275 (local propio).

En el año 1964 la FAP logró su aceptación como Miembro Asociado de la Federación Aeronáutica Internacional, y a partir de allí comenzó una evolución técnica en las prácticas competitivas, que ubicó al paracaidismo deportivo argentino dentro del concierto mundial de esta especialidad.

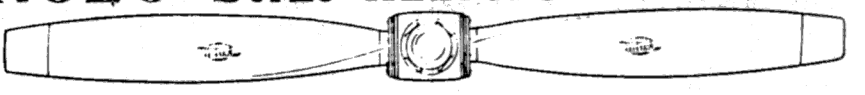
La FAP ha sido fundadora de las siguientes instituciones: Confederación Panamericana de Paracaidismo (durante 8 años ocupó la presidencia); Confederación Argentina de Entidades Aerodeportivas (CADEA) y Confederación Latinoamericana de Paracaidismo (actualmente ejerce la presidencia).

En la actualidad la FAP tiene 42 instituciones afiliadas, y es miembro de las siguientes organizaciones: Confederación Argentina de Entidades Aerodeportivas (por su intermedio integra el Comité Internacional de Paracaidismo de la FAI); Confederación Latinoamericana de Paracaidismo; Comité Olímpico Argentino; Confederación Argentina de Deportes.

Actuales Autoridades

La Asamblea General Ordinaria realizada el día 4 de julio de 1987 eligió por unanimidad al actual Consejo Ejecutivo, así integrado: Presidente, Prof. Tomás D. Berriolo (C.E.P. La Plata); Vicepresidente, Sr. José A. Bassano (Ag. Blancas-Córdoba); Secretario, Sr. Ricardo Vitellini (Club Argentino); Sec. Rel. Púb.: Sr. Flavio Membrino (C.E.P.A.); Tesorero, Sr. Antonio Román (C.E.P.A.); Voc. Titulares, Arq. Gualberto Pascutti (C.P. Río Tercero), Sr. Jorge Quadrelli (AC. Río Cuarto), Cont. Roberto Mugnani (CAC San Juan), Ing. Luis A. Lauría (C.P. Catamarca), Sr. Daniel J. Pérez (Club Argentino); Voc. Suplentes, Sr. Juan P. Arias (C.P. Santa Fe), Sr. Aníbal Machado (CEPAC-Córdoba), Sra. Ana María Vallejos (V.P. Tucumán); Rev. Cuentas; Sr. Alfredo Turco (Ag. Blancas-Córdoba), Sr. Guillermo Andrade (C.P. Pergamino)

PIGNOLO S.A. HELICES PARA AVIONES



Reparación - Recorrida - Mantenimiento de hélices metálicas de todo tipo

33 años al servicio de la aeronautica

Adm. y talleres: Ruta 9 nº 528 (1617) GENERAL PACHECO (Bs. As.)

Tel. 740-6897

Síntesis Aerodeportiva

Volovelísticas

Regionales. La FAVAV reitera a sus instituciones afiliadas interesadas en la organización de Encuentros Regionales para la próxima temporada deportiva, que deberán hacer llegar a la Federación dentro de la mayor brevedad el pedido correspondiente, detallando las fechas más convenientes para su realización.

Cubiertas. En conocimiento de que varios clubes tienen problemas para conseguir cubiertas para ruedas de planeadores en la medida de 4 x 4 pulgadas (del tipo K6, K8, "Cirrus" y otros), y en la medida 200 x 50 mm para "dolly", la FAVAV desea que los clubes con estos problemas hagan llegar sus requerimientos pues existe la posibilidad de que, si el número necesario es importante, se realice una importación de las mismas.

Diamante. Según información que hiciera llegar el señor Horacio Miranda, del Club de Planeadores Cutral Có, existen en esa zona condiciones de formación de onda y dinámica de cúmulus, que posibilitarían la realización de alturas para la obtención del diamente de 5.000 metros. Interesados en el tema, que deseen mayor información, pueden contactarse con el señor Horacio Miranda, Misiones 917 (8332), General Roca, teléfono (0941) 24039. Las fechas más propicias para esos vuelos serían entre los meses de agosto y noviembre.

El Mundial de Vuelo Libre

Tal como fuera anteriormente anunciado, la Argentina tendrá la responsabilidad de organizar en 1989 el Campeonato Mundial de Vuelo Libre (categorías F1A, F1B y F1C). Esta será la primera vez que un campeonato mundial de aeromodelismo se realice en América del Sur, y la Federación Argentina de la especialidad ya ha puesto en marcha el operativo concerniente para la preparación del magno evento. Están siendo organizadas las comisiones de trabajo en las distintas áreas, y en una entrevista reciente mantenida con el Secretario de Turismo de la Nación, han sido conseguidos los hoteles del Complejo Turístico Embalse de la provincia de Córdoba; el señor Francisco Manrique comprometió el apoyo de la secretaría a su cargo, lo que por supuesto fue agradecido por el presidente de la FAA señor Mario De Salvo.

Vuelo Circular F 2 B

Con el objeto de seleccionar el Equipo Nacional y a la vez intentar elevar el nivel técnico de la especialidad, se realizará una competencia fiscalizada por la Federación Argentina de Aeromodelismo. Las tres fechas previstas son las siguientes: 11 y 12 de julio en la ciudad de Córdoba (realizándose en momentos del cierre de esta edición); 12 y 13 de setiembre en Rosario (Club Talleres); 14 y 15 de noviembre en Buenos Aires (Club Atlético Vélez Sársfield). Estas pruebas se regirán por el Código Deportivo FAI y serán supervisadas por la Federación.

Fechas de Selección en Aeromodelismo

F3A: En el campo del Club Aeromodelista Newbery se realizó la selección del equipo correspondiente a esta categoría. Concursaron los seis competidores clasificados en la fecha complementaria y en el Nacional, quedando conformado el equipo que concurrirá al próximo mundial a realizarse en Francia: Mario Somenzini (h), Leonardo J. Ambroggi y Claudio Severino. Quedó ubicado cuarto Marcelo Colombo, quien queda en reserva para el caso de renuncia o impedimento de participación de alguno de los titulares.

F1A - F1B - F1C: Con miras al próximo campeonato mundial a realizarse en Francia, se disputó la fecha de selección de los equipos de esta categoría, en el aeródromo La Cruz, el 20 de junio anterior, resultando integrados los respectivos equipos de la siguiente forma: **F1A:** Walter Palmieri, Ernesto Dondero y Guillermo Helman; **F1B:** Delmo Donelli, Mario Blitzman y Arcángel Armesto; **F1C:** Mauricio Zito, Daniel Iele y Alfredo Baños.

Confederación Sudamericana de Aeromodelismo

Los días 12 y 13 de junio anterior se realizó en Cochabamba, Bolivia, la reunión de la CSA, con la participación de delegados de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Uruguay. El tema fundamental considerado en la ocasión estuvo relacionado con la organización del Campeonato Sudamericano de Aeromodelismo 1988, ratificando el Brasil su ofrecimiento como sede del mismo, solicitando no obstante una prórroga de noventa días para su definición, dado que en Sao Paulo no cuentan con campos para disputar las categorías de Vuelo Libre y están efectuando gestiones para realizarlo en Bahía o Río de Janeiro. Para el caso de surgir cualquier problema, se eligió un país de alternativa para esta competencia, recayendo la designación en la República Oriental del Uruguay, mediante el voto de los presentes. Ingresó una propuesta de Bolivia para organizar la competencia sudamericana en el año 1990, lo que fue aceptado. Las deliberaciones luego giraron en torno a la próxima organización, por parte de Argentina, del Campeonato Mundial de Vuelo Libre en el año 1989, sobre lo cual se destacó la importancia para el aeromodelismo regional, ofreciendo todos los países presentes su total apoyo para el éxito de esta importante competencia. Los delegados argentinos fueron los señores Alberto Pucci y Alberto Cromberg.

Noticias de Aladeltismo

Campeonato Mendocino: El Club de Alas Delta Are-Auca de Mendoza, informó sobre la organización del tradicional Campeonato Mendocino de Alas Delta 1987, para los días 28 de junio, 19 de julio y 16 de agosto. Las pruebas se llevan a cabo en el cerro Arco, para pilotos mendocinos con Licencia FAI, bajo los reglamentos de la Federación Argentina de Vuelo Libre, en las categorías "A" y "B" (Alta Performance y Promocional).

Otro Más... Cumplió con los requisitos de afiliación a la Federación Argentina de Vuelo Libre el Centro de Aviación Civil San Juan, siendo la octava entidad en formar parte de la FAVL.

Aladeltismo en la Nieve. En el marco de la "XVII Fiesta Nacional de la Nieve", a realizarse en el cerro Catedral, en San Carlos de Bariloche, la FAVL organizará un festival de aladeltismo con la concurrencia de veinte de los mejores pilotos argentinos; la fiesta se realizará los días 23 al 30 de agosto próximo.

Campeonato Argentino. El Club de Alas Delta Are-Auca de Mendoza realizará la segunda y última fecha del "XIII Campeonato Argentino de Vuelo Libre 1987", entre los días 8 al 12 de octubre del corriente año, en el cerro Arco, ubicado a siete kilómetros de la ciudad de Mendoza.

FADA Reunida con Cordobeses

(Bernardo Resnik). El 6 de junio pasado se realizó en el AC Río Cuarto una reunión zonal de instituciones afiliadas a FADA, contándose con la presencia de su presidente señor Constancio Bolla-

no, y la asistencia de los aeroclubes Alta Gracia, Arroyito, Bell Ville, Cnel. Moldes, Cosquín, Cruz del Eje, Gral. Deheza, Gral. Levalle, La Cumbre, Las Varillas, Laboulaye, Río Cuarto, Río Tercero, San Francisco, Villa Dolores y Villa Gral. Belgrano. FADA informó sobre las actividades desarrolladas, destacándose la tramitación y concreción de subvenciones para compra de varios equipos VHF y ADF; los trámites iniciados para la importación directa de repuestos de aviones; los cursos por medio de su escuela CIPA, dictados en el interior para la licencia de VFR Controlado; las competencias de vuelos de precisión realizadas en distintas zonas del país; la iniciativa para importar aviones de escuela en "kits" y armarlos en el país a precios accesibles, y todo lo atinente al mejor desempeño de los aeroclubes. Preguntas y sugerencias de la buena cantidad de asistentes dieron marco a la exitosa reunión.

La Patagonia Norte se Integró Mejor

(Bernardo Resnik). El 14 de junio se reunieron en Neuquén representantes de aeroclubes pertenecientes a las provincias de Neuquén y Río Negro, asistiendo delegados de Allen, Cinco Saltos, El Bolsón, Ing. Jacobacci, Maquinchao, Neuquén, Plaza Huincul, Río Colorado, San Antonio Oeste y San Martín. Estuvo presente el miembro de FADA señor Sergio Angelini, quien informó respecto de las actividades de la Federación y solicitó a los presentes la designación de un representante de la zona para secundarlo en las tareas referidas a la región, debido a lo extenso que resulta cubrir toda la Patagonia. El nombramiento recayó en el señor Antonio Vidal, del AC Allen. La próxima reunión se realizará en Río Colorado.

Festivales en el Noroeste

(Bernardo Resnik). El AC Salta se vistió de gala los días 6 y 7 de junio, organizando un exitoso festival aéreo. Se hicieron presentes los paracaidistas del Club de Paracaidismo Santiago del Estero, que cuentan en sus filas con la campeona femenina de la especialidad. Colaboraron con sus aviones los aeroclubes de Santiago del Estero y Tucumán, el "Arava" perteneciente a la Dirección de Aeronáutica de Salta y dos ultralivianos. La Brigada de Aeromodelismo local efectuó una interesante muestra estática. Estuvo presente el delegado regional de FADA señor Miguel Bullión. Los pilotos locales Barni y Croisman, en otro orden de cosas, cumplieron satisfactoriamente el curso de instructores, viniendo así a cubrir una importante necesidad de la institución.

Por los pagos tucumanos hubo un festival aéreo en Concepción, que además de las tradicionales actividades contó con la presencia de un ultraliviano haciendo lucida acrobacia.

Actividades en el Noreste

(Bernardo Resnik). La Unión de Aeroclubes Misioneros, encabezada por el delegado de FADA señor Adolfo Kohen, junto con la Dción. Provincial de Aeronáutica y el colegio Benjamín Matienzo, han avanzado en las gestiones para instalar un taller en el Aero Club Posadas, habiéndose mostrado muy interesado el gobernador misionero ante esta iniciativa.

En el Chaco, el representante regional de FADA señor Héctor Piñero y el Aeroclub Chaco, están empeñados en la tarea de reflotar aeroclubes y especialmente pistas fuera de servicio. En esa misión se han comprometido muy especialmente en reactivar el AC General San Martín.

El AC Formosa avanza en el esfuerzo por concretar su pista, y en esa campaña incluye la realización de "paseos aéreos", así denominados porque comprenden vuelos de turismo para la población, en la interesante y pintoresca región litoraleña.

Certamen de Paracaidismo

Córdoba (Juan Hueza). Los días 20 y 21 de junio se desarrolló en las instalaciones del Aeródromo Cnel. Olmedo, Córdoba, un torneo de paracaidismo en la especialidad Trabajo Relativo de Velamen-3, organizada por el CEPAC Paracentro. La prueba fue fiscalizada por jueces de la FAP y contó con la participación de cuatro equipos que practican esta interesante disciplina, dos de ellos pertenecientes a la entidad anfitriona y dos del Club de Paracaidismo La Plata. Esta colorida competencia se desarrolló con un marco de numeroso público y culminó con exhibiciones de otras disciplinas de paracaidismo, como Precisión de Aterrizaje, Trabajo Relativo en Caída Libre y Estilo. Además se realizó, por parte de aeromodelistas cordobeses, una interesante exhibición en las especialidades U-Control y Radiocontrol. Las posiciones finales del torneo de paracaidismo fueron las siguientes:

1) CEP La Plata (Ardanaz, Lima y Reggiani) ..... 11 puntos
2) CEPAC (Cresta, Mercado y Heredia) ..... 8 puntos
3) CEPAC (Herlein, Anoal y Morán) ..... 5 puntos
4) CEP La Plata (Huttinger, Taraborrelli y Loreto) ..... 4 puntos

Segundo Nacional de Ultralivianos

(Ricardo M.Buffet). Con el patrocinio de CADEA y la EAA-Argentina, la División Ultralivianos organiza para los días 9 al 12 de octubre próximo, el Segundo Campeonato Argentino de Ultralivianos, competencia que se llevará a cabo en San Pedro, provincia de Buenos Aires.

Las pruebas a disputarse serán: 1) Vuelo lento; 2) Aterrizaje de precisión con motor; 3) Aterrizaje de precisión con motor detenido; 4) Despegue y aterrizaje corto; 5) Economía; 6) Navegación en distancia; 7) Navegación y tiempo estimado. La División se ha interesado en aclarar que quienes compiten son los pilotos, no las máquinas. Se deberá contar con la Licencia FAI que otorga la Di-

(Sigue en 54)

Uno puede permitirse un poco de humor cuando vende un avión de primera con service y repuestos asegurados

ULTRALIGHT

ULTRALIGHT S.A. Esmeralda 740 Of. 1301
(1007) Buenos Aires Argentina Tel. 393-1787

(Viene de 53)

visión Ultralivianos; la categoría ULM será libre y las máquinas deberán estar encuadradas en la categoría ULM de la FAI, según la siguiente definición: "Aeroplano de uno o más asientos que tiene un peso seco, vacío, que no exceda de 150 kg el monoplaza y 175 kg el biplaza, y un área alar en metros cuadrados no menor que su peso dividido por 10 (W/10) y en ningún caso menor de 10 m^2"

Las inscripciones podrán hacerse hasta el día 30 de setiembre próximo, en Cullen 1666 (3080) Esperanza, Santa Fe, Tel. (0496) 2148, 2474, 2564 y 2782: también podrán hacerlo en la calle Valle 1362 (1406) Buenos Aires, teléfono (01) 432-1330. ¡A inscribirse!

Aeromodelos Experimentales

(A.J.Monjo). Se está gestando en Córdoba un centro de constructores de aeromodelos experimentales (C.A.E.) el que tratará de nuclear a todos aquellos aeromodelistas que estén interesados en la construcción y experimentación con modelos no convencionales y/o experimentales. La finalidad es poder intercambiar ideas, planos y difundir otras formas de vuelo aparte de las convencionales.

Se integrará con todas las disciplinas: Vuelo Libre, Radio Control, Vuelo Circular, Interiores, Autogiros, Helicópteros, etc. y el día de mañana efectuar con todas ellas una exhibición a nivel nacional en la que reuniremos tanto ingenio que en este momento se encuentra desperdigado.

Los interesados en el tema que deseen contribuir con sus diseños, pueden enviar sus ideas, planos fotografías, etc, a **Taller Aeromodelista** de A.G.Monjo, Avda. Lascano Colodrero y Cavia, B° Posta Lugones, Córdoba, Tel.: 73-1822.

Actividades del AC Argentino

(C.A.Lalín) A partir del mes de abril reanudóse en forma definitiva, la actividad de vuelo nocturno en el aeródromo JUS. La misma se realiza todos los jueves reuniendo a animado grupo de socios.

El 24 de abril, celebróse la Asamblea Anual Ordinaria en dependencias de la APLA, resultando ganadora la única lista presentada "Jorge Newbery", presidida por Juan Rodolfo Cécere; en su casi totalidad integrada por elementos jóvenes de la entidad.

Verdadero día de fiesta el 9 de mayo, cuando se incorporaron dos aviones, un "Cessna" 172 LV-GZZ y un flamante "Pipper Warrior" II LV-AXL, bautizados "Islas Malvinas" y "República Argentina" respectivamente, oportunidad en que fueron bendecidos por un sacerdote de la localidad de Laferrere.

Al acto de recepción y posterior almuerzo, asistieron junto a asociados y talleristas del aeródromo, el comandante de Regiones Aéreas brigadier Echegoyen quien hiciera uso de la palabra a continuación del presidente Cécere, el jefe de la Región Centro comodoro Bozovich, el director de Fomento y Habilitación comodoro Marinelli, junto al doctor García Rivas, también perteneciente a esa dirección, además del presidente de la CADEA Mario De Salvo, el presidente de la FADA Constancio Bollano y representantes de los aeroclubes La Plata y Dalale.

El 30 de mayo, dieron comienzo en el aeródromo, en la sala "Instructor Rodolfo A. Lischetti", los cursos teóricos correspondientes a piloto privado. Desarrollan las materias: Reglamentos de Vuelo, Aeronaves y Motores, Aerodinámica y Teoría del Vuelo, Meteorología, Navegación, Equipos Radioeléctricos e Instrumentos de Vuelo, el instructor Néstor Julio Pintos y los consorcios Roberto Fernández, Jorge Cécere, Marcelo Delsastre y Juan Carlos Bilbao, quienes lo hacen en forma honoraria.

14 Años del Primer Vuelo Traspolar

(C.A.Lalín). Con un acto académico recordóse el décimo cuarto aniversario del "Primer Vuelo Traspolar Intercontinental a Australia, con Escala en la Base Vicecomodoro Marambio", disertando los brigadieres Julio C. Porcile y José A. González y los comodoros José A. Speranza y Salvador Alaimo, cerrando la misma el doctor Horacio Domingorena, actual presidente de Aerolíneas Argentinas.

El mismo se realizó el 9 de junio en horas de la noche en el Salón de Honor del Círculo de la Fuerza Aérea, organizado por el Instituto Argentino de Historia Aeronáutica en conmemoración del 112° aniversario del nacimiento de Jorge Newbery y del 12° de la creación de ese instituto.

60° Aniversario de Histórico Vuelo

(C.A.Lalín). En el 60° aniversario del vuelo que realizaran a través de varios continentes el coronel marqués Francisco De Pinedo, Carlos Del Prete y el motorista Zacchetti, tripulando el hidroavión "Savoia" 55 bautizado "Santa María", el señor José Re, disertó en el salón de actos de la Asociación Dante Alighieri de esta Capital, sobre la hazaña realizada, sus protagonistas y los pormenores del vuelo, todo ilustrado con diapositivas. También escuchóse a través de una grabación de época, la voz de De Pinedo, en un mensaje que diera a la colectividad italiana en su paso por Buenos Aires.

Inicióse el acto pasadas las 19 del día 24 de junio y previo homenaje del expositor a los caídos durante el conflicto de Malvinas, y luego de una breve reseña de los comienzos de la aviación, adentróse en el tema motivo del encuentro, al que matizó con citas, anécdotas y recitados que él mismo interpretó y que distintos poetas dedicaran a la histórica travesía.

El Aerodeporte en Chile

*** Accidente de Avión Deportivo Experimental**

Santiago, Chile (Sergio Barriga Kreft) Trágico fin tuvo la promoción del avión experimental **"Zodiac CH 600"** que trajo a Chile la firma "Aeroservicio Ltda". (**"Aerodeportes"** N° 64, pág. 63).

El 16 de abril mientras realizaba una demostración para el Club Aéreo de Castro, el aparato que efectuaba un vuelo bajo sobre el canal Dalcahue, impactó con unos cables de alta tensión cayendo al mar.

A consecuencias del accidente falleció su piloto James Conrads y el mecánico del club aéreo Héctor Andrade.

Considerando que este suceso no puede atribuirse a las características del avión, ejecutivos de "Aeroservicios" han señalado su decisión de proseguir con la promoción del "Zodiac" CH 600.

*** FEDACH Eligió Nuevo Presidente**

En la 40ª Asamblea General Anual de la Federación Aérea de Chile, realizada el 21 de junio en la ciudad de Chillán, representantes de 41 clubes aéreos asistentes eligieron como nuevo presidente de la entidad a Bruno Winkler Gunther.

Winkler, socio del Club Aéreo de Purranque, quien a la fecha se desempeñaba como secretario general y director deportivo de FEDACH, reemplaza en el cargo a Froilán Araya Madariaga, piloto de una larga trayectoria en las alas deportivas chilenas y sudamericanas.

En la ocasión se hicieron entrega testimonios recordatorios a los pilotos que han cumplido 40, 30 y 20 años en la aviación deportiva chilena.

*** Temuco Sede del 8° Campeonato Nacional de Aviación**

El Club Aéreo de Temuco ha sido designado como sede del 8° Campeonato Nacional de Aviación, evento a realizarse en la capital de la región de la Araucanía los días 6, 7 y 8 de diciembre próximo.

A la fecha ya se puede apreciar un enorme entusiasmo de los clubes aéreos chilenos por participar en esta tradicional cita de confraternidad aeronáutica.

Enriquezca su Información

Hemos esperado algunas consultas a través del correo de lectores pero por ese medio las mismas han sido casi nulas. Sin embargo, en visita a las entidades aerodeportivas y las que permanentemente realizan dirigentes, asociados y entusiastas, básicamente a los Departamentos Fomento e Inspección de Vuelo, es que apreciamos conveniente dar un esquema del actual cometido de la Dirección de Fomento y Habilitación. La misma tiene responsabilidad en los siguientes aspectos:

Area Fomento: "Habilitar las escuelas de pilotaje, aeromodelismo y paracaidismo y proponer el otorgamiento de subsidios".

Ello significa:

1) Asesorar, atender, participar, intervenir, coordinar, promover y fiscalizar a más de 350 instituciones de primer grado.

2) Para ello resulta necesario:

- Seguir los lineamientos del Decreto 2501/71
- Llevar actualizada la documentación de cada institución que al menos contenga los antecedentes de:

• Acta de Fundación.
• Estatutos Sociales.
• Personería Jurídica.
• Comisión Directiva.
• Memoria y Balance.
• Datos varios referidos a actividad realizada, cantidad, tipo y propiedad de aeronaves, número de pilotos en actividad, pedidos y otorgamiento de subvenciones.

- Requerir, controlar, coordinar, estimar y proponer la distribución de fondos. Realizar el trámite para la percepción de los mismos y su posterior rendición (este último aspecto requerirá capítulo aparte).

3) Como dato de comparación y en base a la información suministrada por las instituciones la actividad produce anualmente:

• Más de 100.000 horas de vuelo.
• 2.200 pilotos en actividade.
• 20.000 saltos de paracaidistas con 200 participantes.

Area Registro

"Otorgar las licencias, habilitaciones y certificados de competencia en funciones aeronáuticas civiles", significa:

1) Entender en las sucesivas regulaciones que siguiendo en general las normas de la OACI fueron dictadas en diferentes oportunidades.

2) La variación en la materia y la escasa flexibilidad para la Autoridad de Aplicación de producir la modificación que las normas internacionales y nuestras propias necesidades requieren. Recordemos que por Decreto están fijadas cuáles son las licencias y habilitaciones y por Reglamento se fijan normas complementarias.

3) Evacuar consultas, dirimir interpretaciones, responder requerimientos judiciales, etc. que hace que lo que aparentemente sería rutinario, sea un ejercicio permanente de creatividad a riesgo de ser señalados de incoherentes. (Asumiendo que todas las consultas, interpretaciones, etc. son hechas de buena fe).

4) Una relación fluída, pero no orgánica, con el INMAE y de ese Instituto con los médicos auxiliares.

5) Como dato de comparación esta actividad produce:

- Legajos, fichas, libros, etc. de más de 46.000 personas a quien se le ha otorgado algún tipo de certificado de idoneidad aeronáutica.
- Tramitación de más de 3.000 certificados nuevos anualmente.

Area Habilitación (Inspección de Vuelo)

Para que el Area Registro pueda otorgar las licencias, habilitaciones y certificados de competencia es necesario que el peticionante demuestre su experiencia y pericia, y ello significa:

1) Reunir y verificar si se han cumplido los requisitos, que varían en cada caso, según los 28 tipos de licencias, 18 tipos de habilitaciones y 5 tipos de certificados de competencia.

2) Mantener adiestrado al personal de inspectores y movilizarlo por todo el país, coordinando las necesidades de los peticionantes con la distribución geográfica, requiriéndose una extrema planificación y flexibilidad para economizar recursos.

3) Recepcionar las inquietudes, acumular experiencia, hacer de nexo visible entre distintos organismos (Tránsito Aéreo, Instrucción, Prevención de Accidentes, Junta de Investigaciones de Accidentes, Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, etc.) y las instituciones o particulares interesados.

4) Estudiar la enmienda y actualización de los programas establecidos, dada la permanente evolución de las técnicas aeronáuticas.

5) Foliar, a requerimiento, los Libros de Vuelo del Personal Aeronavegante Civil, registrar en los archivos propios y otorgar las constancias solicitadas basado en la información enviada a la D.F. y H. por las instituciones aerodeportivas, empresas aerocomerciales, escuelas particulares de vuelo, etc.

6) Confeccionar toda la documentación relativa a la inspección realizada, reuniendo información no sólo del inspeccionado, sino también de los factores concurrentes (instructor de vuelo actuante, documentación aeronave, constancias legales, autorizaciones pertinentes, funcionamiento de la institución, etc.).

7) Como dato comparativo se realizan anualmente:

- 1.800 foliados de libros de vuelo.
- 2.200 inspecciones en vuelo.

Otras Tareas

Quedan áreas importantes (Trabajo Aéreo, Infracciones, Cómputo y Programación, etc.) pero para no cansar al lector y porque en general no están directamente ligadas a las instituciones aerodeportivas dejamos su explicación en suspenso.

Conclusion:

Esperamos que lo anterior podrá generar inquietudes y colaboraciones necesarias para que la D.F. y H. no tenga que evacuar constantemente consultas y explicaciones de a uno.

Profundamente sugerimos la participación en la actividad de cada institución, ejercer los derechos y asumir las responsabilidades que a cada asociado le compete; todo esto trasladarse a las federaciones correspondientes y así con mayor participación, voluntad no sectorial y colaboración sin egoísmos ni ocultas intenciones podrán hacerse realidad muchas acciones que resulten prácticas y visibles, no sólo filosofía y voluntarismo sin factibilidad de realización.

Com. Eduardo W. Marinelli

18/20 Setiembre

Competencia en Venado Tuerto

El Club Internacional de Acrobacia-IAC Argentina ha organizado para los días 18, 19 y 20 de setiembre del corriente año, un torneo de acrobacia que tendrá lugar en la ciudad de Venado Tuerto.

La competencia, que estará auspiciada por el Aero Club Venado Tuerto, se disputará en las categorías: "Debutante", "Básica" y "Sportsman". En esta última —"Sportsman"— además de los dos vuelos que le corresponden se le agregará un tercer vuelo desconocido, que el participante no podrá realizar hasta el momento de la prueba y cuya secuencia le será entregada la noche anterior en sobre cerrado.

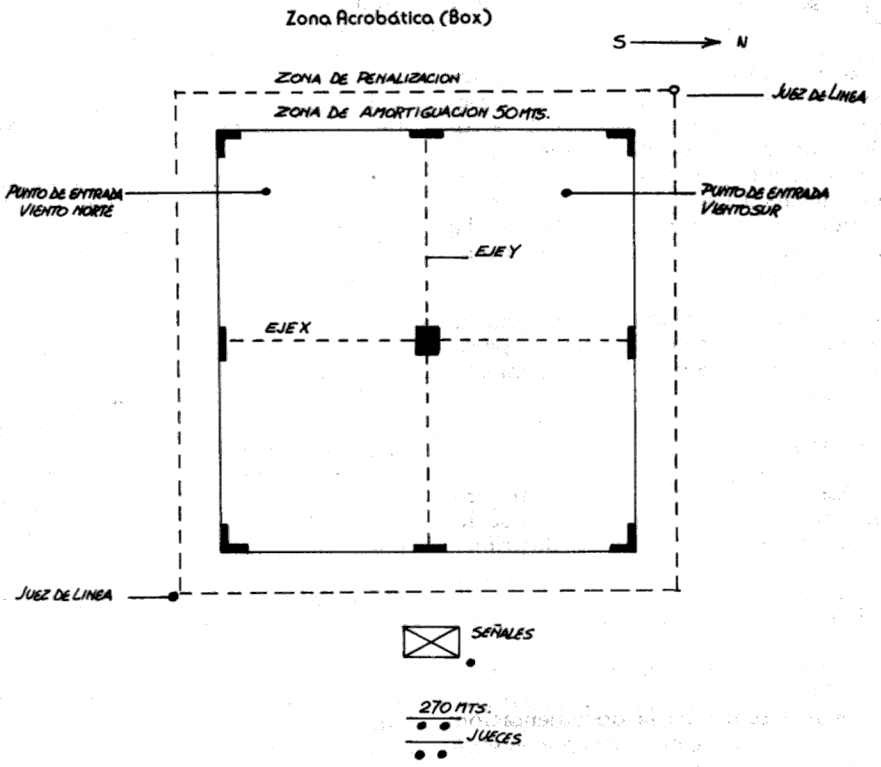
Los auspiciantes y organizadores cuentan con 2000 litros de combustible que proveerán de la siguiente forma: 500 cm³ por km a recorrer en el traslado de cada máquina participante, como así también 10 litros por vuelo a cada piloto.

Para recabar mayor información dirigirse a:

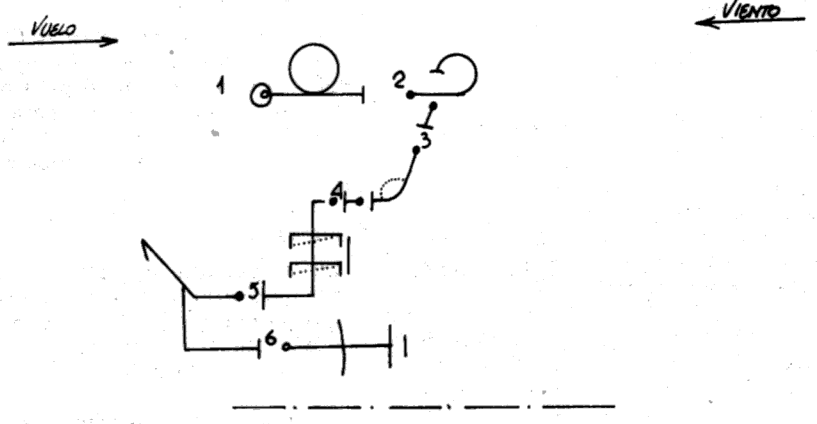
Club Internacional de Acrobacia, Ameghino 236 Bell Ville (Cba.) 2550 TE. 0534-26065 o bien a Cachimayo 11 P 4° E (1424) Capital Federal - TE. 01-432-5972, o bien a Dorrego 651 Venado Tuerto (2600) - TE. 0462-22265/24469.

Inscripción Abierta.

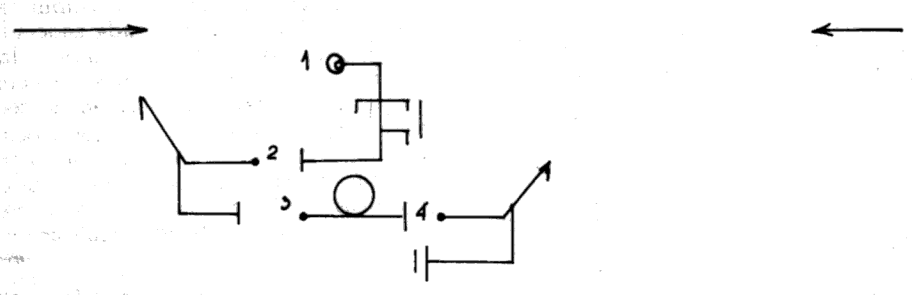
Zona Acrobática (Box)



Categoría "Básica"



Categoría "Debutante"



Maniobras

Categoría Básica
Factores a considerar
Con Viento Norte

1. Rizo	K 12
2. Giro 270° (Por izquierda)	K 3
3. Giro 90° (Por derecha)	K 1
4. Barrena 2 Vueltas	K 15
5. Media Vuelta	K 12
6. Tonel	K 10
Total	53

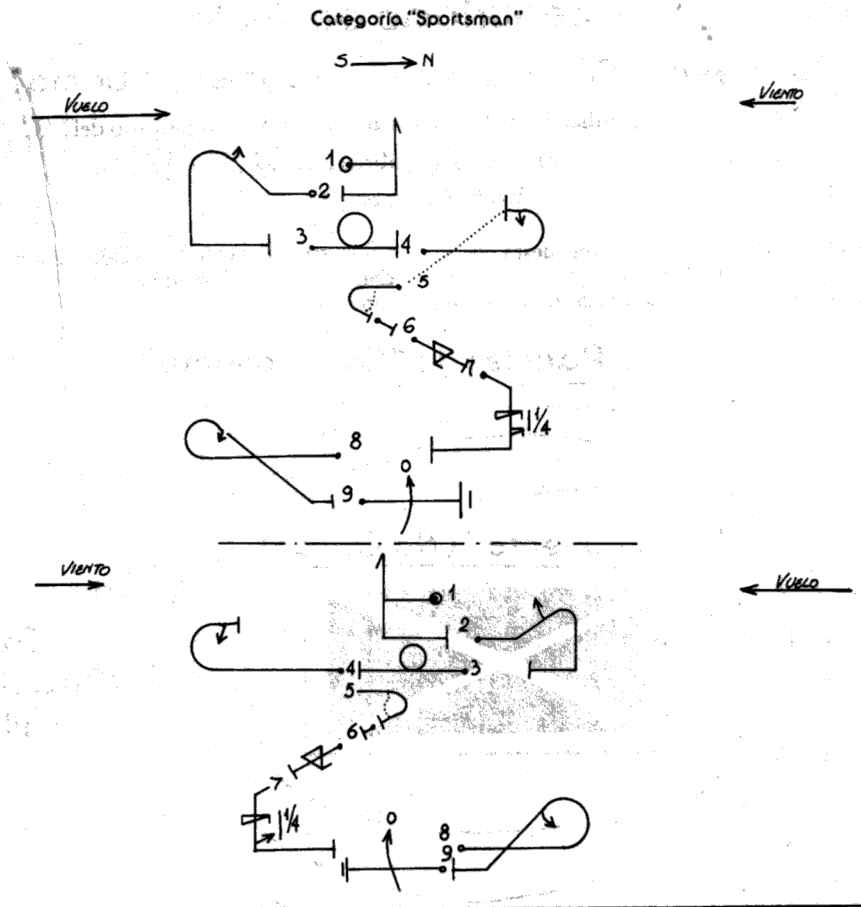
Maniobras 4 y 5 pueden realizarse para cualquiera de los dos sentidos.

Maniobra 6 puede realizarse tonel de alerón, rápido, lento o volado, para cualquiera de los sentidos.

Categoría "Debutante"

Maniobras

1. Barrena 1/vuelta y 1/2	K 12
2. Media Vuelta	K 12
3. Rizo	K 12
4. Media Vuelta	K 12
Total	48



Maniobras

Categoría "Sportsman"
Factores a considerar:

Con Viento Norte

1- Caída de Ala 90° ('Hammerhead') (Giro por derecha)	K 20
2- 1/2 Ocho Cubano Reverso (El 1/2 tonel por derecha)	18
3- Rizo	K 12
4- Vuelta "Immelman" (El 1/2 Tonel por izquierda)	K 17
5- Giro 90° (Por izquierda)	K 1
6- Tonel Rápido ("Snap") (Cualquier sentido)	K 10
7- Barrrera: 1 Vuelta y 1/4 (Por derecha)	K 11
8- 1/2 Ocho Cubano (1/2 tonel por derecha)	K 16
9- Tonel Volado ("Barrel Roll") (Por izquierda)	K 10
Total	115

Con Viento Sur

Maniobra 1: El giro es por izquierda
Maniobra 2: El 1/2 Tonel es por izquierda
Maniobra 3: Sin cambios
Maniobra 4: El 1/2 Tonel es por derecha
Maniobra 5: El giro es por derecha
Maniobra 6: Sin cambios
Maniobra 7: La barrena es por izquierda
Maniobra 8: El 1/2 Tonel es por izquierda
Maniobra 9: El Tonel es por derecha.

Escuela Tecnológica de Aeronáutica Profesional
(Reconocida Oficialmente por la Aeronáutica Argentina
Disp. N° 86/69)
Demetrio Fernández
Director

Cursos 1987
Agosto / Diciembre
Horario: 18 a 23.15

CURSO	INICIA	TERMINA
Piloto Comercial con H.V.I. (1)	*20 Julio*	*18 Dic.*
Piloto Comercial de Primera Clase	*3 Agosto*	*20 Nov.*
Instructor de Vuelo (1) (2)	*24 Agosto*	*20 Nov.*
Aeroaplicador (1)	*13 de Junio*	*21 Agosto*
Instructor de Vuelo de Helicóptero Para Instructores de Avión o de Simulador de Vuelo Por Instrumentos	*3 de Agosto*	*28 de Agosto*

(1) Avión y Helicóptero. Los pilotos profesionales que deseen realizar solamente el curso de Piloto Comercial de Helicópteros deben consultar fecha.

(2) Los alumnos que lo deseen podrán obtener al mismo tiempo el Certificado de competencia de Instructor de Vuelo por instrumentos en adiestrador terrestre. (Link).

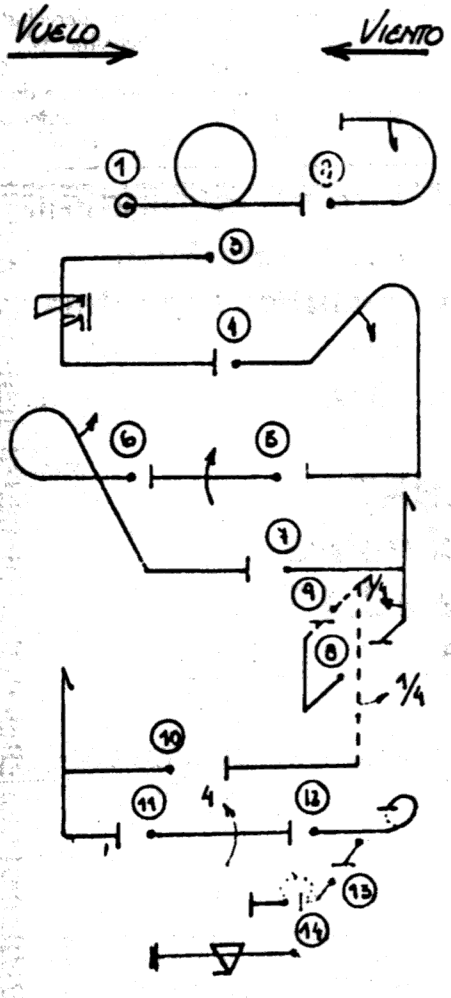
Nicolás Avellaneda 445 - C.P. 1602 - Florida (Bs. As.) Te.:797-8046 768-7023

Categoría "Intermedia"

Se agrega una cuarta categoría: "Intermedia"

Secuencia Conocida

Int.		Familia	K
1	Rizo	7.1.1.	12
2	"Immelman"	9.1.1.1.	17
3	Barrena 1 1/2	4.1.7.	12
4	Ocho Cubano Rev.	9.2.1.2.1.	18
5	Tonel Lento	8.1.1.1.1.	10
6	Ocho Cubano	9.1.1.2.	16
7	Caída de Ala de 90° C/ 1/4 Tonel Desc.	5.1.1. 8.1.1.4.4.	20 6
8	1/2 Rizo Cuadrado	7.2.2.	12
9	1/4 Tonel Desc. de Invertido	8.1.1.11.4.3.	18
10	Caída de Ala de 90°	5.1.1.	20
11	Tonel Cuatro Tiempos	8.2.2.1.1.	11
12	Giro de 270°	2.2.	3
13	Giro de 90°	2.4.	1
14	Tonel Rápido	8.3.1.1.1.	10



Nota: Se realizarán dos vuelos conocidos y uno desconocido.

Seguridad de Vuelo

Paneles de "Caja Caliente" y Paneles de Llamada

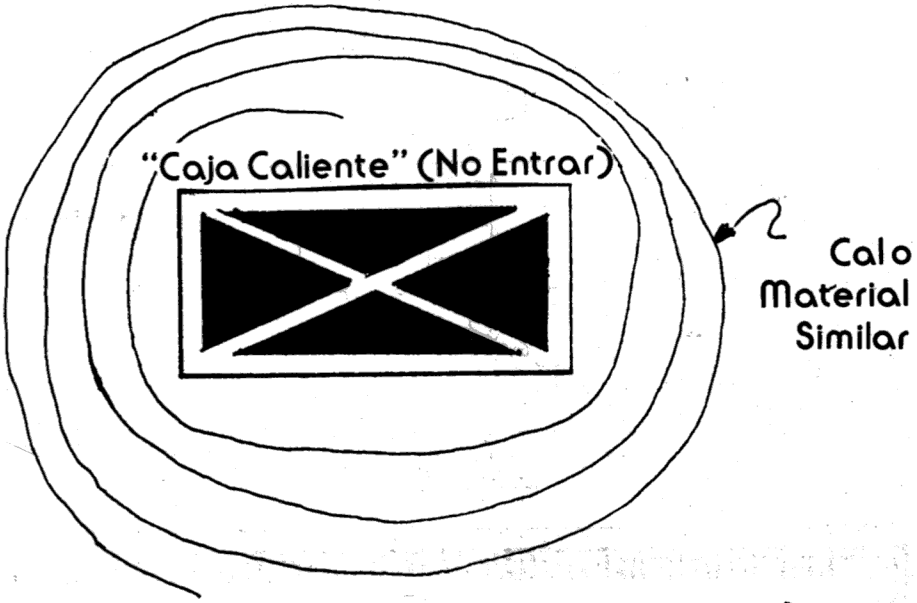
(Extraído del Apéndice I del Reglamento Oficial de Competición del IAC)

Trad. por José Gabriel Pugliese

I.A.C. "Chapter" '84.

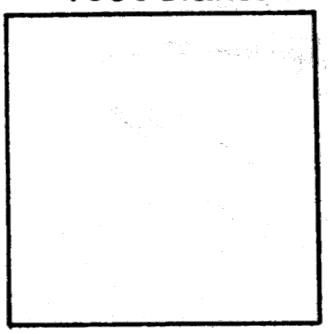
Advertencia: Faltar a la respuesta de llamada — y/o entrar a la caja sin autorización causará la descalificación del competidor en ese vuelo —. (Debe entenderse como señal de llamada a liberar el box de inmediato)

A. Paneles de "Caja Caliente"



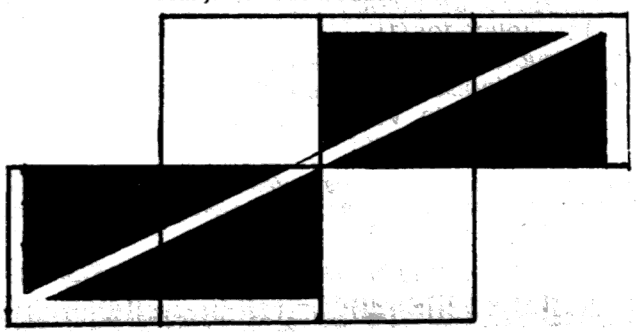
Caja Abierta (Comienzo de Secuencia)

Todo Blanco



Señal de Llamada (Abandone el Box)

Paneles de Esquinas Opuestas
Franja de Lado a Lado.



NOTICIAS

①

El aeropuerto Don Torcuato cumple el 26 de agosto 40 años de actividad y 25 como internacional. Habrá festejos ese día presididos por uno de sus fundadores, señor Roberto Laplace.

②

Para la historia. Entrega de premios del primer Gran Premio de Aeromodelismo, realizado en el Círculo de Aeronáutica, presidido por el brigadier Francisco J. Veles, con los ganadores de distintas categorías (izq. a der.) doctor Deis, Fabi Mursep, J.M. García, Jorge Arrúes, José I. Iriarte, Manuel Ishkanian y Antonio Arria. Esto fue en octubre de 1948 y pronto se cumplirán 40 años. Sería bueno recordarlo con los que aún viven...

③

En "Zanella" tuvo lugar una reunión entre Luis R. Di Palma, el señor Maggiani de la firma citada, el Arquitecto Muller de "Ultralight" y el ingeniero Gamen, para estudiar las exigencias de la D.N.A referente a los ultralivianos biplazas.

④

La cena mensual de pilotos veteranos —primer jueves de cada mes— congrega cada vez mayor número de asistentes y pronto el restaurante "El decollage" del Aeropuerto de Don Torcuato resultará chico para tantas presencias notables. Hugo Cesar Casadellá es uno de los principales animadores.

⑤

"Pampa's Bull" tiene terminada la primera etapa de sus instalaciones en el aeródromo que posee en Ing. Maschwitz, sobre el camino que va al Dique Luján, y los fines de semana es centro de reunión de pilotos y visitantes que colman el bar y las adyacencias.

⑥

Una encuesta realizada entre los alumnos de la Escuela de Vuelo de "Pampa's Bull S.A." indica que han elegido dicha escuela porque, al aprender a volar en sus ultralivianos pueden realizar un aprendizaje de transición múltiple que los prepara para una fácil adaptación a las aeronaves convencionales.

⑦

Está muy avanzada la construcción del nuevo aeródromo de Di Palma - "Zanella" - "Ultralight". Ubicado en El Cazador, al pie de las barrancas de Escobar será base de operaciones conjuntas de esas firmas.

⑤

⑥

⑦

GRÁFICAS

"Phoénix" WT 2b

Ader Sálice
EAA Argentina

Un Avión Para Seguir Volando

"Cuando la necesidad es clara y concreta el genio y el ingenio no pueden resistir la búsqueda de la solución", y es así que mucha gente trata de resolver el problema de sacarle al vuelo deportivo los altos costos operativos y de adquisición, porque si una gran mayoría no dispone de más de unos pocos australes por semana para realizar su vocación, el genio y el ingenio deberán producir un avión que vuele así y opere por esto.

En el sur, con viento y frío a vencer, además de costos, se gesta una interesante máquina que sintetiza esas tantas cosas a la vez. Debutó con premios en Mercedes, en nuestra Convención del '86 y como símbolo de la voluntad de ser y de renacer si es necesario, sus autores la bautizaron "Fenix".

Voló como un ave, como la mejor de las aves, con la solvencia de los clásicos y la calidad de lo permanente. Se le incorporó —según sus autores— lo mejor de las soluciones reconocidas para obtener una máquina simple y fiel y se usó, todo lo nuevo de lo conocido, para reducir los costos que nos alejaron a muchos del placer de volar.

Desde Bahía Blanca, formando un grupo llamado "**Elite Aircraft Builders**" "E-AB" (Sociedad Anónima en formación) los ingenieros aeronáuticos Troncoso, Galluci y Zalazar y los aerotécnicos Pucci, Abad y Sabas nos presentaron "Phoenix" WT2b, un biplaza, y el WT1b, un monoplaza, que según la denominación de sus autores son "Avionetas Ultralivianas de estilo clásico".

Ambos evolucionaron em Mercedes '86 con excelentes características de vuelo, especialmente los despegues cortos, los cortísimos giros, y sus vuelos lentos casi suspendidos, fueron dignos de admiración.

El monoplaza es un derivado del 33 "Kitten", muy modificado en su robustez, potencia y performance, se le denominó "Phoenix" WT1b, que puede hacer las delicias de los solitarios.

Rápidamente los autores se dieron cuenta que el real hueco de la necesidad de volar, está en el biplaza, que además de poder compartir la experiencia, puede servir para instruir, para revisar el campo, y un sinfín de utilidades por el hecho de aterrizar y decolar en lugares verdaderamente exiguos. Así se generó el "Phoenix" WT2b de tren convencional, el primero con la matrícula LV-U080 ya desde antes de Mercedes '86 ostentaba todas sus certificaciones ante la DNA.

Sus autores me dicen que el "Phoenix" triciclo y con "flap" ya se está fabricando, y deberá volar para agosto como un paso adelante más, así habrá para los que quieren ruedita atrás o los que prefieren una tercera rueda adelante, me dicen también, que tratarán de que la modificación de costos sea la menor o ninguna. Sobre pasos a dar y ases en la manga, prometen que el caldero no dejará de hervir para mantener a esta máquina a igual nivel de sus pares internacionales y tal vez evolucionando sobre experiencia propia, hacia ese biplaza "ultraeconómico", que salvará a nuestros tantos aeroclubes parados y nuestras tantas vocaciones aeronáuticas bloqueadas por los costos y otras complicaciones que han hecho de la frustración una rutina.

La Estructura

El ala, es una ala clásica bilarguera de pino Hemlock u Oregon, con costillas armadas de varillas de pino Spruce, herrajes de acero cromo molibdeno 4130, hasta aquí importado, los montantes de 6061, la tela, la cola y la pintura de excelente producción nacional. Esta combinación ya se sabe dura como cuarenta años y es tal vez la más liviana por kilogramo de carga a absorber, manteniendo eficiencia aerodinámica.

El fuselaje y la superficie de cola son clásicas estructuras reticulares de tubo 4130 soldado, como desde siempre.

La cama de motor también de 4130 con previsiones para soportar el tren de nariz.

El Motor

"Rotax" desde el 503, el 503 2V y el 532 LC a pedido, o sea de 46, 52 ó 64 hp, entendiéndose que con el de 46 (lo vimos),

vuela muy bien, con 52 es S.T.O.L., y con 64 hp se entiende para uso intensivo pensando en el trabajo de aeroclubes.

Muy bien resuelta la refrigeración pese a que el capot envuelve totalmente en plástico al motor, sus tomas y deflectores son eficientes, manteniendo la temperatura normal aún con días muy calurosos.

La autonomía absoluta ronda las tres horas y media, o sea su alcance teórico es de 300 km, más media hora de reserva.

La Cabina

Un amplio paralelepípedo de tubos de robusto acero con una muy buena visibilidad, lado a lado de un metro de ancho, con bastón en ambos lados, butacas anatómicas, calefacción por aire y ventilación, frenos al centro manuales o en la pedalera a opción, en ambos casos accionable por los dos tripulantes.

El "trim" lo hace un avión capaz de volar actitudes definidas, con total precisión.

Otro adelanto opcional a incorporar será un bastón de mando único central, como el 'Sky Shark", dándole una inusual comodidad para las piernas en el acceso de ambos lados.

Las puertas amplias, articuladas contra el techo en forma de mariposa, fijándolas abiertas contra el intradós con un broche mecánico elástico.

El tablero, completo según el criterio de instrumentos mínimos para cualquier avión, o sea velocímetro, altímetro, variómetro, inclinómetro y compás; y para el motor, taquímetro, temperatura de cabeza de cilindro y horómetro.

El VHF, de fabricación nacional, a pedido.

El Uso

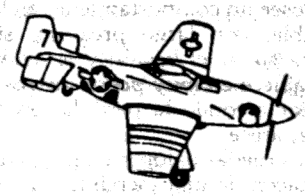
Lo definió una frase para guardar entre comillas: "Con un bidón de nafta super,

(Sigue en 64)

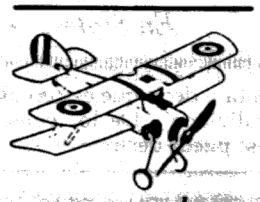
MODELOS CON MOTOR .049 COX CONTROL CON CABLES

PT-19 Trainer

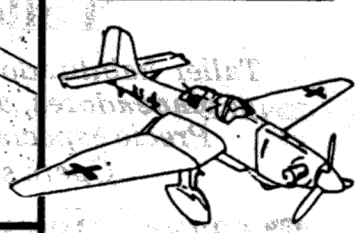
El famoso PT-19 ya entra en la tercera década entrenando pilotos. Este modelo incluye detalles que lo hacen sobresalir; su montaje de alas y fuselaje desarmable le permite —si se estrella— volverlo a ensamblar y enseguida seguir volando. Para más detalles solicite informes por carta o telefónicamente.



Mustang P-51



Sopwith - Camel



Stuka

AERO SUR S.R.L.
LA CASA DEL HOBBY

Talcahuano 166 Tel: 37-6030 (1013) Cap. Fed.

(Viene de 63)

volamos toda la barra." Probado con fuertes vientos típicos y frecuentes de Bahía Blanca, se comportó noblemente siendo tan fiel y maniobrable como la capacidad del piloto, llegando a hacer aterrizajes con apenas dos o tres metros de rodaje después del toque, hasta el avión detenido, sin frenos, en vuelos de prueba, por cierto.

La calefacción, se sabe que de Olavarría al sur el invierno es muy largo y el otoño es a veces como julio en Buenos Aires. La ventilación es por tomas directas controlables.

Otras Ventajas

El tratar directamente, el usuario con sus diseñadores, le da la libertad de plantear cualquier requerimiento particular, por lo que sería como comprarse un avión a gusto y medida.

Una filosofía realmente de nivel es de ofrecer un entrenamiento de vuelo dentro del costo de compra, lo que refleja gran seriedad.

Otra cosa buena es el proveer una aeronave con todas sus partes componentes, sean nacionales o importadas, de alta disponibilidad en el mercado nacional, a fin de liberarse de elementos exóticos que comprometan la permanencia en servicio de la máquina.

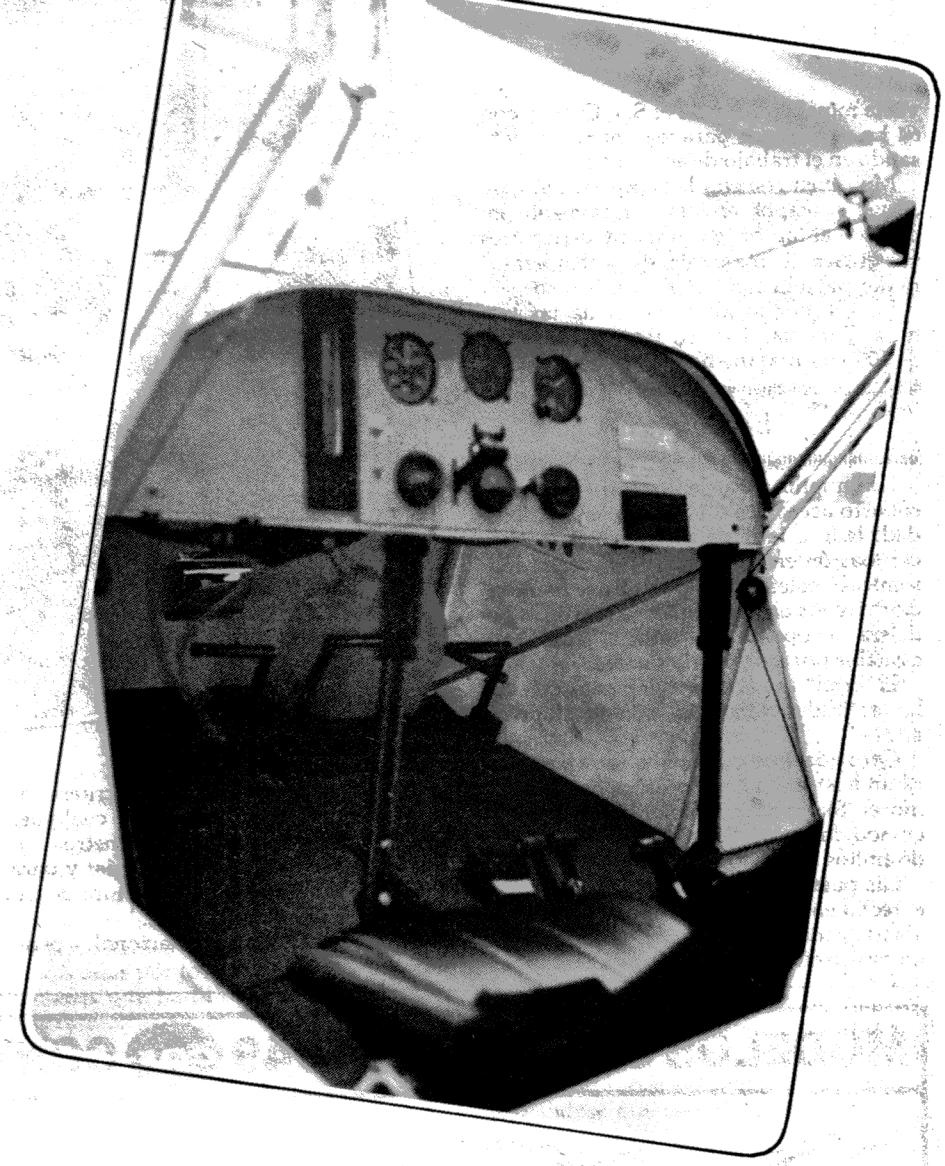
Comentario Sobre Performance

Posee un comportamiento en la pérdida estable, con largo preaviso; sin motor basta soltar el bastón y el avión solo se restablece en muy pocos metros, y con el motor a fondo la pérdida prácticamente desaparece.

Sus ruedas balón y un gran efecto suelo lo hacen de una increíble suavidad en el toque y rodaje a alta velocidad.

En Síntesis

Tienta a decir que es "un avión llevado a ultraliviano". De los componentes del costo se puede decir:



Del combustible, a la fecha es del orden de 14 ₳ por hora.

Del mantenimiento, transparente, simple si no todo, la mayor parte al alcance del propio usuario o del Aeroclub más cercano, es muy barato.

El costo es el de un avión nuevo que cuesta como un auto, tomado en dólares sobre 4.000 horas de vuelo, un 30% de valor residual y un costo básico de 13.500 dólares, contando los recambios de motor fundamentalmente, asciende a tres dólares por hora.

El costo operativo aproximado sería sobre los ítems más importantes:

Combustible:		6 dólares
Mantenimiento:	2,00	2 dólares
Amortización:	3,00	3 dólares
		11 U$S

o sea unos 26 australes la hora con todo.

Interesante, doblemente interesante, este "Phoenix" WT2b diseñado, construido, ensayado y homologado en el país, por argentinos, para resolver el problema de "seguir volando" aunque esté difícil.

Taller Aeronáutico "Albatros"

Taller habilitado para reparaciones, inspecciones y mantenimiento de planeadores, aviones y ultralivianos, en plástico, madera y metal. Precio especial para Clubes de Planeadores. Solicite presupuesto. Opere sin radio utilizando el Sector Visual Mercedes.

☎ 0325 — 2196 Ruta 7 Km 98 Aeródromo San Andrés de Giles - "Gil"

¡Pronto, Papel y Lápiz!

La Federación Argentina de Aeromodelismo organiza un concurso de diseño del logotipo del Mundial de Vuelo Libre F1A - F1B y F1C que se hará en nuestro país en mayo de 1989.

Es libre el concepto del diseño, el que razonablemente deberá relacionarse con el motivo que le da origen.

Pueden usarse hasta tres colores y los trabajos, sin límite de cantidad deben presentarse en material de formato 20 x 25 cm.

El plazo de recepción será hasta el viernes 11 de setiembre de 1987 a las 19 horas, en la FAA, Anchorena 275, (1170) Buenos Aires.

Al dorso de cada original deberá indicarse el nombre y apellido del presentante, su domicilio y su teléfono.

Los trabajos no premiados quedarán por 45 días a disposición de sus autores y el trabajo premiado quedará de propiedad de la Federación quien lo usará a discreción.

El jurado de tres personas será designado por el organizador y su fallo será inapelable. El premio consistirá en un Diploma y la invitación para 2 personas para concurrir al Mundial con gastos —en Embalse Río Tercero— a cargo de la Federación durante la semana del certamen.

Noticias de AVVA

La Asociación de Veteranos del Vuelo a Vela Argentino (AVVA) ya cumplió su primer año de existencia y con tal motivo realizará su Asamblea Ordinaria para informar mediante la memoria del ejercicio las gestiones y realizaciones alcanzadas durante el período, así como rendir cuentas y proceder a la elección de 4 vocales titulares, 3 suplentes y revisores de cuentas, titular y suplente.

Pero, entre nosotros, todo eso no es más que obligada formalidad que establecen nuestros estatutos, porque cuando se reúna la siempre numerosa barra de fósiles del velivuelo, resultará una verdadera hazaña poderlos conducir en vuelo recto y nivelado sin que se produzcan desbandes, risotadas, abrazos no aptos para panzones y colapsos de tos cuando alguno cuente episodios de vuelos escalofriantes que siempre les producen rápidos desplazamientos hacia el fondo común donde alivian tensiones incontenibles.

Por lo tanto AVVA convoca a sus asociados a esta Asamblea anual, la que se efectuará el próximo **viernes 28 de agosto de 1987**, a las 19, en la sede de la calle Paraguay 1343, 5° piso "C", Buenos Aires. Se ruega puntualidad.

Y como si todo esto fuera poco, al finalizar la Asamblea los veteranos de la térmica y nuestras queridas esposas nos reuniremos en una cena (al costo), en el habitual comedero donde nos atienden con la forzada cordialidad de siempre.

¡No Falte!

Mundial de Aeromodelismo en la Argentina

La Federación Argentina de Aeromodelismo, designada por la FAI para organizar en 1989 el Campeonato Mundial de Vuelo Libre en las especialidades F1A, F1B y F1C designó una Comisión Organizadora de cinco miembros, ofreciendo la presidencia de la misma a Gilberto Julián Riega. Los miembros restantes son Mario de Salvo, Mauricio Zito, Rudesindo Márquez y Carlos Minoli.

Hasta el presente se ha decidido que el Mundial tenga lugar en el aeródromo La Cruz, cercano a la localidad de Embalse Río Tercero, en Córdoba, en la segunda quincena de mayo de 1989.

Se está gestionando la declaración de este Mundial, primero de su tipo en Sudamérica, como de interés Provincial y Nacional. Se gestionará del Correo argentino que tal como han hecho otros países, emita una estampilla alusiva y está previsto videograbar las pruebas para engrosar el archivo fílmico de la Federación.

Por la zona de realización, el esfuerzo de los integrantes del Círculo Cordobés de Aeromodelismo tendrá una nueva ocasión de ponerse a prueba y los antecedentes son más que adecuados.

Se ha decidido que el Nacional de Aeromodelismo en 1988 tenga lugar también en el aeródromo La Cruz, con lo cual servirá como ensayo —en vivo y en directo— del futuro mundial.

Los integrantes del equipo argentino que participan en el Mundial de estas mismas especialidades en Francia, llevan material informativo para distribuir entre los Jefes de Equipo de los países que participarán en el Mundial argentino y ese material incluye por supuesto información turística, de la cual Córdoba puede estar orgullosa.

CONSULTORES ABBY

Estudio Especializado Atendido por Profesionales

- *Contabilidades* • *Sistemas*
- *Impuestos* • *Sociedades* • *Auditoría*
- *Informes sobre Costos* | *y Rentabilidad*
- *Asesoramiento Económico–Financiero*
- *Relaciones con Organismos*
- *Asesoramiento Integral a Empresas*

Solicite Entrevista al 71-1736 de 13 a 17 hs. o Deje su Mensaje en el 86-2182/2494 de 8.30 a 19 hs. ó 772-3072 de 8 a 10 hs. y nos Comunicaremos con Ud.

AM

AEROSERVICE S.A.

Servicio de Mantenimiento, Reparación y Modificaciones de Aeronaves.
Reparación de Motores.
Venta de Repuestos - Cables de Comando

Aeropuerto Internacional San Fernando - Ruta Nac. 202 Km 3 - (1646) S. Fernando

Tel.: 744-2912/1361 - Administración

¿Dónde y Cuánto?

Carlos A. Marsal

Desde este ejemplar, **"Aerodeportes"** *publicará mensualmente información detallada que oriente a nuestros lectores sobre dónde pueden volar en avión, ultraliviano, planeador, saltar en paracaídas, en aladelta, en globo, practicar aeromodelismo o construir un avión casero.*

En lo posible daremos los valores del momento para la práctica de cada una de estas actividades, susceptibles de variantes, pero muy aproximadas. La responsabilidad de **"Aerodeportes"** *finaliza con la información, quedando a cargo de cada interesado verificar la calidad de servicios o instrucción que cada oferente presente.*

Invitamos a todas las instituciones aerodeportivas que nos hagan llegar información similar a la que hoy presentamos para hacerlas conocer en sus áreas de influencia, dirigiendo la correspondencia a **"Aerodeportes** *¿Dónde y Cuánto?" - Anchorena 275 - C.P. 1170 - Buenos Aires.-*

• Aviones con Motor Centro Universitario de Aviación

Aeródromo Matanza (Camino de Cintura y río Matanza) Pdo. Esteban Echeverría (Pcia. de Buenos Aires) Tel. 620-3357. Se dictan cursos teórico prácticos de piloto privado de avión, vuelos de entrenamiento de recreo. Los cursos se dictan en horario diurno desde el martes a domingo, inclusive feriados.

Socios: derechos de inscripción y seis cuotas sociales adelantadas A 146.-

Curso de Piloto Privado: 40 horas de vuelo. En "Piper" PA-11 (A 51) la hora; Aero Boero (A 57) o "Cessna" 152 (A 74). Otros cursos: pilotos comerciales, aeroaplicadores, instructores y otras licencias profesionales.

Aeródromo habilitado para operaciones nocturnas con balizamiento eléctrico y sistema AVASIS a pista 35.

Instalaciones complementarias: Restaurante-Aerobar, cancha de fútbol, natatorio, práctica de golf y parque.

• Vuelo sin Motor Club Argentino de Planeadores Albatros

Ubicación y acceso al aeródromo: Hay que llegar hasta el km 90 de la Ruta Nacional N° 7 (30 km luego de pasar Luján y 5 km antes de San Andrés de Giles) El camino de acceso sale de la ruta hacia el sur (hay indicador en ruta) Tel. Aé: 0325-2196, Secretaría en Buenos Aires: Avda. de Mayo 1370 - 5° P. Te: 37-5504.

Cursos que Ofrece; Se dictan cursos de Vuelo con Motor (Sección Aeroclub) para las Licencias de Piloto Privado, Piloto Comercial, Habilitación Vuelo por Instrumentos, Habilitación Bimotores, Habilitación Remolque de Planeadores.

Vuelo sin Motor: Licencia de Piloto de Planeador, Habilitación Motoplaneadores de Autodespegue.

Sección Ultralivianos: Curso para "Certificado de Competencia de Piloto de Ultraliviano Motorizado".

Cursos teóricos y prácticos para Habilitación de "VFR Controlado" para avión y planeador.

Cursos de Posgraduados para Pilotos de Planeadores.

Costos de los Cursos y Aeronaves Utilizadas: Planeadores: Se dictan en motovelero plástico tren retráctil y en planeadores biplazas metálicos.
Costo: Cincuenta cuotas de A 13 C/u. Total: A 650. Pagaderos a medida que se progresa en el curso. Diez cuotas deben abonarse al comenzar la instrucción correspondiente a los diez últimos vuelos. Costo del Remolque: A 13.-

Habilitación Motoplaneador de Autodespegue: A 200 costo total pagaderos a medida que se progresa en el curso. Aeronave: Motovelero "Ximango" de plástico con tren retractial y hélice paso bandera.

Aeroclub: Vuelo con Motor. Costo del curso: 40 hs de vuelo (tiempo promedio) a razón de A 53 c/hora. Total: A 2080, pagaderos a medida que se progresa en el curso. Diez horas deben abonarse al comenzar la instrucción, correspondiendo a las diez últimas horas. Aeronaves: "Piper" J-3; "Piper" PA-12, "AB" 180, "Piper Azteca" para Habilitación bimotores.

Costo hora de vuelo para pilotos: J-3: A 32: PA-12; A 38.-

Sección Ultralivianos: Costo total A 312 pagaderos e medida que se progresa en la instrucción. Aeronaves: "DP-1" y próximamente DP biplaza.

Habilitación VFR Controlado: En octubre próximo realizarán cursos teóricos y prácticos de VFR Controlado para pilotos de planeadores pudiendo asistir pilotos de otros Clubes situados en o próximos a la TMA BAIRES. Plazas limitadas. Se ruega inscribirse con anticipación. Costo: Curso teórico: A 20. Práctico: De acuerdo a la hora de vuelo de motoplaneador y "PA-12".

Derecho de Asociación y Cuota Social Mensual: Los primeros treinta alumnos inscriptos anualmente en cada categoría de instrucción son gratuitamente admitidos como asociados. El resto de interesados debe pagar seis cuotas de A 120. Total A 720. Cuota Mensual: A 18.-

Otras Facilidades que Brinda el Club: Restaurante, piscina, tenis, dormitorios, cámping arbolado, teléfono, Taller de Reparaciones, hangarajes.

Notas

a) Los cursos comienzan en marzo. Las inscripciones comienzan el primero de febrero.

b) Todos los costos de cursos y horas de vuelo son bajos debido a la generosa ayuda económica de la Dirección de Fomento y Habilitación.

• Paracaidismo

El Club Argentino de Paracaidismo, dicta sus cursos teóricos en la sede social que posee en calle Virrey Cevallos 215 2° 7 de Capital Federal, el plantel de instructores está compuesto por los señores Jorge Espínola, Claudio de Erausquin y Ricardo M. Vitellini (Tel. 49-4710)

Los aspirantes a paracaidistas, no tienen obligación de asociarse a la entidad, realizan el curso abonando una cuota mensual y una inscripción al mismo y luego de recibidos optan por ser socios o no del club; los alumnos con asistencia regular, terminan el curso entre los 5 ó 6 meses de iniciado.

La actividad de lanzamientos se realiza en el aeródromo provincial de Lobos sito en ruta 205 km 106, con un avión "Cessna" 185 propiedad de la institución.

Los aranceles vigentes son los siguientes:

Lanzamientos:	Socios	No Socios
1.000 m	A 6.—	A 8.—
1.200 m	A 6.50	A 9.—
1.500 m	A 7.—	A 10.—
2.000 m	A 8.—	A 11.—
3.000 m	A 11.—	A 13.—

(Estos aranceles se ajustan periódicamente según porcentaje de aumento en los combustibles).

Para inscribirse en un curso hay que abonar A 30 y A 30 por mes.
Para inscribirse al club el arancel es de A 80 y por mes A 10.

• Ultralivianos Pampa's Bull

Aeródromo: Ing. Maschwitz (camino a Dique Luján, Ruta 26 y calle Brasil) Prov. Bs. Aires T.E. (0321) 41995. Lunes: Cerrado. Se dictan cursos en escuela habilitada por la FAA en aeronaves ULM "Flightstar" biplaza y monoplaza.

Precio total del curso: 450 dólares que se abonan en dos cuotas iguales. Vuelos de bautismo: A 10. Más detalles T.E. 311-4290/4612.

• Aeróstatos

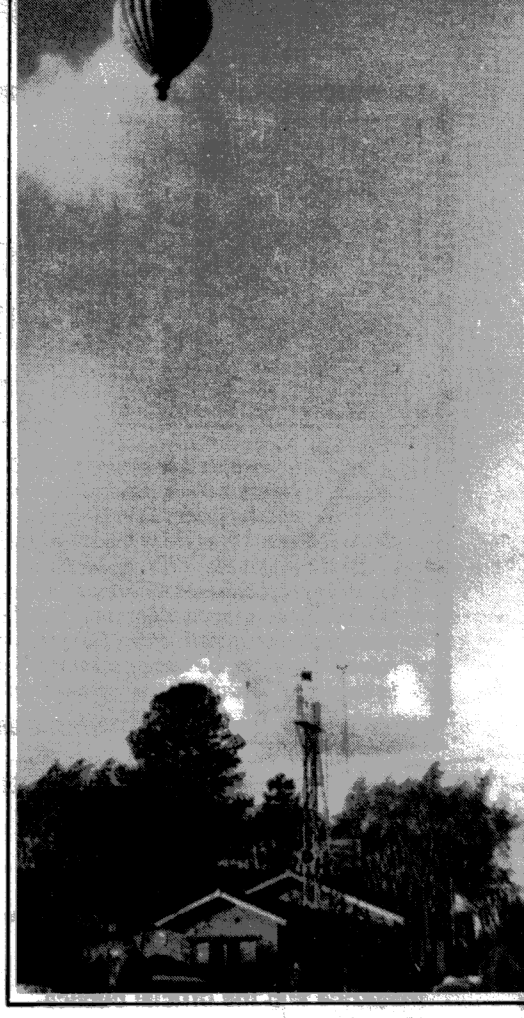
Curso de Vuelo de Piloto Privado de aeróstato: costo 1.500 dólares. Se puede abonar en cuatro cuotas iguales y consecutivas, en cuyo caso deberán abonar previamente cada 2.30 h de vuelo.

Duración del curso: 10 horas de vuelo —3 horas de teoría— Deben aprobarse las maniobras de vuelo y los conocimientos del manual de vuelo aprobado.

Requisitos: Tener 17 años cumplidos; estudios primarios completos. Aprobar el examen sicofísico y el curso respectivo.

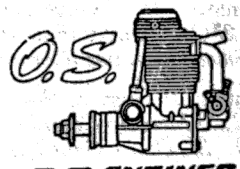
Dónde: el curso se realiza prioritariamente en el aeródromo de Zárate (Prov. de Buenos Aires) Instructor: cmte. Rolf Hossinger. Equipo: "Balloon Works Barnes Firefly 7". Hay cursos de perfeccionamiento y otros servicios (pasajeros, festivales, publicidad, etc.)

Información: señor Eduardo Araoz - Lavalle 1546 6° "A" Bs. Aires. Teléfonos: 46-8937 y 761-1850.



Modelismo Aeronáutico DEGA

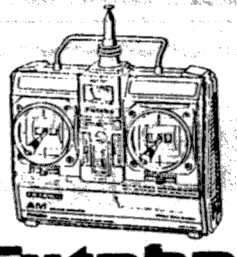
36 Años de Experiencia a su Servicio



O.S. ENGINES
Micromotores

- Bujías "GloBee"
- Kits "Marutaka"
- Kits "Pilot"
- Accesorios "JLG"

Equipos FUTABA R/C	
FP-4NLG (AM - S148x3)	A 389
FP-5NLP (PCM)	A 617
FP-6NLK (FM - S148x4 - Nq.Cd.)	A 682
FP-7FGKN (FM - S148x4 - Nq.Cd.)	A 911
Motores O.S.	
Max 10FSR	A 111
Max 15R/C	A 123
Max 40FP	A 177
Max 61SF (Carrera larga)	A 441
Max 61SF.ABC (C.Larga) c/bomba	A 555
Max 61RF.ABC (C.Larga) c/bomba	A 555
Max 77VR (Para Ducted Fan)	A 689
Max 108FSR	A 651
Pipas para 61SF	A 167
En 4 Tiempos	
FS 20	A 318
FS 48	A 457
FS 61	A 536



Futaba
Radio Control

- Hélices "Master Airscrew"
- Helicópteros "Hirobo"
- Terminaciones "Pactra"
- Aeromodelos "Kyosho"

Madera Balsa - Modelos Terminados y en Kits (Fabricación Propia)
Envíos al interior: Giros a Nombre de Alberto Omar Hulais
(Consulte Telefónicamente Antes de Remitir su Giro)

CASA CENTRAL:
Hipólito Yrigoyen 1115 - Cap. Te.: 38-7205
SUCURSALES:
"Modelismos Los Andes": Av. Cabildo 2040 Loc. 51
"Aeroespacial"
Libertad 948 - Loc. 12 - Cap.
"Modelismo Radiocontrolado Flores":
Av. Rivadavia 7055 - Loc. 14

Terencio Emilio Oscar Spaini

Al cierre de la presente edición nos ha llegado la infausta noticia del fallecimiento de nuestro amigo y colaborador, Don Terencio Spaini, acaecida el día 27 de julio en horas de la mañana. Había nacido en La Rioja el 16 de mayo de 1921, y se había jubilado hace algunos años de Aerolíneas Argentinas, donde desarrolló una vasta actividad, ocupando últimamente el cargo de auditor. Era meteorologista, instructor "Boeing", despachante de aeronaves, operador de torre de control y jefe de aeródromo. En la empresa aerocomercial se desempeñó, en distintas épocas, como jefe de base en Amsterdam, París, Londres, Frankfurt, Madrid, Lisboa, Dakar y Nueva York, y como gerente de la sucursal Lisboa. Fue profesor de Operaciones Aeronáuticas y Meteorología; publicó diversos trabajos sobre el tema en la empresa y en distintas publicaciones. Fue un estudioso de la historia aeronáutica argentina, un apasionado por la docencia y un prolífico autor de notas y artículos, muchos de los cuales publicó en "Aerodeportes". Miembro del Círculo de Escritores de Aeroastronáutica (CEA) desde 1977, institución en la que se desempeñaba como directivo al momento de su fallecimiento, y un manifiesto enamorado de nuestra publicación con la cual colaboró incondicionalmente hasta el final.

La revista "Aerodeportes" ha perdido un gran amigo, y no nos será fácil resignarnos por todo lo que Spaini significó para nosotros tanto en el terreno aeronáutico como en el plano de la amistad.

Siempre permanecerá en nosotros el recuerdo de su carácter expansivo y cordial, su corpulenta figura y su vozarrón, desplazándose por todos los sectores de Anchorena 275, y ese constante fluir de ideas y propuestas que no eran más que el producto de su enorme pasión aeronáutica. Adiós, Don Terencio.

There's only one way to keep up with all the news about parachuting . . .

PARACHUTIST

The world's largest parachuting magazine and the official publication of the United States Parachute Association.

- **$28.50 for one year**
- **$65.00 air mail**

United States Parachute Association
1440 Duke Street
Alexandria, VA 22314

FREE FALL KIWI

New Zealand's Official Skydiving Magazine

SUBSCRIPTIONS
$NZ35.00 Airmail
For 6 Issues
Published
Every 2 Months

Postal Address
P.O. Box 229
Taupo, New Zealand

XXIII Nacional de Paracaidismo

Al cierre de la presente edición estaba finalizando el Campeonto Nacional de Paracaidismo Clásico, realizado en el Aeropuerto de Santiago del Estero entre los días 19 al 27 de julio. Participaron 91 competidores concluyendo al 100 % las pruebas de precisión de aterrizaje, con los siguientes resultados:

Femenino: *1) Normy Salvatierra (Salta); 2) Olga Ardiles (Sgo. del Estero); 3) Silvina Vázquez (Córdoba).*

Juveniles: *1) Gustavo Pascutti (Río Tercero); 2) Marcelo Cabrol (Club Argentino); 3) Darío Santillán (Santa Fe).*

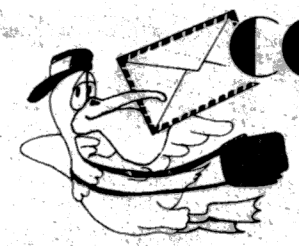
Masculino Mayores: *1) Alejandro Carrara (Córdoba); 2) Hugo Tonelli (Ejército); 3) Jorge Guerreiro (Río Tercero).*

Por Equipos: *1) Ejército; 2) Fuerza Aérea; 3) Club de Paracaidismo Río Tercero.*

En nuestra próxima edición incluiremos una completa crónica y comentarios sobre esta exitosa competencia, a pesar de que la prueba de estilo no pudo terminarse por razones de índole meteorológica.

Concurra con su Familia a la Exposición Aeronáutica que se Llevará a Cabo en el Centro Municipal de Exposiciones a Partir del 10 de Agosto

Entrada Libre



CORREO AERODEPORTIVO

Premio "Igor Sikorski"

Señor Director: Me place felicitarlo por sus ediciones. En esta oportunidad le pido, si es de su facilidad, conseguir mayor información acerca del premio "Igor Sikorsky" que el señor Riega menciona en el artículo "De aquí...y de Allá", página 39, edición N° 61. La información de mi necesidad es: tiempo que se debe volar, altura, peso mínimo, etc. Mi mayor agradecimiento si pudiera publicarlo. Saludos; sigan así.

Rubén Maier
Av. Santa Fe 304, Dto. 37
(5000) Córdoba

AD: *Todos los requisitos referidos al premio "Igor Sikorsky" fueron publicados en nuestra edición 63, página 9, en nota firmada por nuestro colaborador Gustavo Luis Brea. Gracias por su carta.*

¿Nada Más...?

Señor Director: Quien suscribe la presente, lector asiduo de su hermosa revista, mediante estas líneas lo felicita e insta a continuar con este entusiasmo y empuje actual en esa gran gestión periodística en que se halla empeñado, deseándole mucho éxito a Ud. y a su entorno de colaboradores y que al recibo de la presente estén gozando de felicidad con la protección de Dios.

Motiva esta carta algunas incógnitas muy propias de un inquieto aficionado carente de conocimiento técnico, que está ansioso por cortar madera y darle forma a una "rara avis" sin para ello embarcarse en interminables cálculos físico-matemáticos propios de un tercer nivel de Ciencias Exactas y no de un amateur que apenas si maneja el álgebra elemental de nivel secundario. Con esto no pretendo divorciarme totalmente de la Aerodinámica, ni del dibujo técnico que es la fiel expresión de un pensamiento en forma gráfica, sino que entiendo que debería existir una oficina, un aula en alguna escuela técnica del medio, o lugar alguno donde aquel que desee armar su avión en casa, tenga un sitio donde recurrir para aclarar dudas, conseguir direcciones de comercios de materiales aeronáuticos, cambiar ideas con expertos accesibles que consideren el nivel académico de su oportuno consultante, le sugieran, sin desalentarlo o torpedearle sus ideas.

Mis incógnitas son las que detallo a continuación:

1) Dado que cada perfil alar tiene una identificación numérica individual y una aeroforma determinada ¿cómo se conoce el perfil adecuado a cada aeronave?

2) ¿Cómo se determina la potencia de una hélice de paso fijo, sea bipala, tripala o cuatripala?

3) Dada una cantidad de potencia motriz ¿cómo se determina el correcto número de potencia de hélice correspondiente?

4) Dadas una resistencia al avance y una cantidad de potencia motriz, relacionada con otra potencia de hélice conocida ¿cómo se determina la velocidad de vuelo de crucero?

5) Dado un peso de aeronave cualquiera ¿cómo se determina qué cantidad de potencia se necesita para elevar la máquina del suelo?

6) En porcentaje ¿cómo se reparten el motor y la hélice, la potencia necesaria para elevar el aparato?

7) Dada una superficie alar determinada, de una configuración doble delta ¿qué superficie porcentualmente hablando deberá tener un par de aletas "canard"?

Agradeciéndole muy sinceramente la atención que Ud. diere a lo consultado y pidiéndole disculpas por la molestia causada, quedo a la espera de su respuesta en algún ejemplar de su revista. Muy atentamente.

José Luis Rivera
Casilla de Correo N° 24
(1748) Gral. Rodríguez, Prov. Bs. As.

AD: *El sitio que usted propone, ya existe estimado José Luis; todo lo que comenta en su carta no es ni más ni menos que lo que habitualmente encuentran los entusiastas en la EAA-Argentina, Valle 1362 (1406), Capital Federal, Tel. 432-1330. En cuanto al cuestionario, toda la sección del correo no alcanzaría para darle una respuesta más o menos adecuada, y ello sin recurrir a fórmulas ni elucubraciones demasiado eruditas, sino en el más simple, llano y sintético vocabulario aeronáutico. Si usted se decide a contactarse con la EAA, seguramente encontrará exactamente lo que busca. Pruebe y después nos cuenta. Otra: busque en el correo del número anterior una carta de un lector de Bahía Blanca que está interesado en ponerse en contacto con usted por el tema de los globos; ¿quién le dice que de esa relación no prospere una sociedad para construir? Saludos.*

Plásticos y "Turbojet"

Señor Director: Le escribo para felicitarlo por la encomiable labor desarrollada en la revista **"Aerodeportes"**. Además necesitaría información acerca de la bibliografía que trate sobre el manejo de plásticos, en especial cómo fabricar piezas con él, cómo modelarlo, las distintas características sobre su resistencia y ese tipo de cosas; sobre todo el Kevlar y si es posible de metales cerámicos como la fibra de carbono. Sobre "pulso-jets" he construido uno de dimensiones respetables, con un tubo de resonancia de 60 centímetros de largo y 5,5 de diámetro y una cámara de combustión de 10 centímetros de largo por igual cantidad de diámetro, unido al tubo por un cono de 9 cm de largo que se reduce de 10 cm a 5,5, y necesitaría saber la proporción exacta de combustible que se debe inyectar (si es posible la fórmula), ya que he tenido serios problemas para ajustar el inyector, y también el combustible ideal. Yo lo he hecho con gas logrando que funcione un par de segundos; las válvulas son de acero de 0,3 mm de grueso y posee 21 agujeros de 7 mm para la admisión ¿está bien diseñado teóricamente?

Además quisiera saber de algo o alguien, libros o una persona, que pudieran ayudarme en diseño y construcción de un propulsor de cohete líquido.

Sin otra, le saludo atentamente ¡Sigan adelante señores!

PD: Mi hermano salió sorteado con la suscripción de **"Aerodeportes"**.

Orestes Eichhorn
(3114) General Racedo
Prov. Entre Ríos

AD: *Bibliografía sobre plásticos, podemos mencionarle: "Plásticos Reforzados", de D' Arsié, que lo vende Vidrotécnica Textil, Armenia 1934, Capital Federal; los fascículos números 8 y 11 de la EAA-Argentina tratan también el tema y le serán de utilidad sobre este asunto. En idioma inglés, está "Composite Constructions", y lo puede solicitar a "Aviation Publishers", One Aviation Way Dept. H 36, Lock Box 234, Humelstown, PA 17036, EE.UU. Respecto de los pulsorreactores no conocemos bibliografía, pero puede solicitar datos y planos a O.R.D., Casilla de Correo 22 (1411) Buenos Aires. Recordamos el sorteo en el cual su hermano salió beneficiado con una suscripción ¿todavía nos lee? Gracias por sus conceptos.*

El "Fondo"

Señor Director: Quiero hacerle llegar mis felicitaciones por el editorial del N° 63 "¿Un "Fondo" sin Fondos?". Yo creo que es un tema muy interesante, mejor dicho muy importante, que se debe saber en forma detallada sobre el mismo, como ser el porcentaje real de los aerocombustibles, cuánto es el monto actual que se recauda para el Fondo Permanente Para el Fomento de la Aviación Civil, y qué porcentaje va para el aerodeporte. Lo que no va al aerodeporte ¿a dónde va? ¿y por

(Sigue en 70)

Fuera de Correo

¿Quién? ¿Yo, Señor?
(Pequeño Drama)

Señor Director: *El relato que le envío refleja —creo— una situación bien conocida por los pilotos de Aviación General que operan en Buenos Aires. En realidad los diálogos por radio no se transcriben exactamente como se desarrollaron. ¡Fueron peores! Pero el espíritu está. No quiero hacerla más larga.*

San Fernando, domingo 27 de junio, hermoso día, a las 11:00 local comienzo a preparar mi 182 para un vuelito programado para las 13:00. Debía efectuar un lanzamiento de dos paracaidistas sobre la Avda. Márquez y 9 de Julio, en José León Suárez, donde se realizaba un festival municipal. El día anterior había verificado con la Torre de Moreno los permisos correspondientes.

Mientras sacaba la puerta derecha, pensé en llevar los auriculares, por el ruido, pero me dije que no harían falta; con dos llamadas, Torcuato, Moreno y listo.

Los paracaidistas llegaron con retraso. Habían saltado en otro festejo y todavía no estaban plegados los paracaídas. Salimos 13:40.

—¡Torcuato torre! Golf, November, Víctor...

—Prosiga.

—El Víctor despegado de San Fernando, trescientos metros, si autoriza cruce por el este y ascenso para lanzamiento de paracaidistas sobre Márquez y Nueve de Julio, en José León Suárez, posterior Moreno.

—Autorizado Víctor, trescientos por el este, vuelva lateral.

—Torcuato, el Golf November Víctor lateral su torre.

—Frecuencia Víctor.

—Torcuato, ¿me puede dar la frecuencia de Moreno?

De muy mala gana: — Pero ¿cómo?, ¿no tiene algo ahí, para leerla?

—No, no tengo.

—Bué, cientorrr, prrrrr, prrrr, fssss.

—Repita, Torcuato por favor.

—¡Ciento diecinueve siete!

Gracias, Torcuato, Frecuencia. Moreno torre, Golf November Víctor...

—Prosiga Víctor...

—El Víctor sobre José León Suárez, para lanzamiento de paracaidistas, si autoriza ascenso para dos mil metros...

—Negativo Víctor, ya pasó el horario en que se había autorizado el salto. Llame a Aeroparque.

—Aeroparque, Golf November Víctor. — Prosiga — El Víctor sobre J. L. Suárez para lanzamiento de paracaidistas, si autoriza ascenso para... etc. etc. etc.

—Negativo, Víctor, yo puedo autorizarlo hasta cuatrocientos cincuenta metros; para mayor ascenso llame a Baires, en cientoprrr, rrrr, grrrrr...

—¿Me puede repetir la frecuencia?

—¡Ciento veinticinco nueve!

—Gracias, señor, frecuencia... Baires, Golf November Víctor... — Prosiga —

—El Golf November Víctor sobre... para lanzamiento de paracaidistas, si autoriza, etc. etc. etc.

—Negativo, Víctor, no tenemos información de eso. Quede atento, vamos a consultar. A todo esto, estabamos orbitando sobre el lugar del lanzamiento, mientras la gente nos miraba y seguramente se estaría anunciando por parlantes el salto. La avenida Márquez interrumpida, en fin, todo listo.

—Baires, el November Víctor reitera pedido de ascenso para... etc. etc.

—Negativo Víctor, no tenemos información. Comuníquese con Ezeiza en cientprrr....

—¿Puede repetir la frecuencia por favor?

—¡Ciento diecinueve uno!

—Gracias, Baires, frecuencia... Ezeiza Golf November Víctor... — Prosiga —

—El Víctor sobre... si autoriza ascenso para... etc. etc. etc.

—Negativo Víctor, no puedo por tránsito, quede atento.

—Muy bien, pensé, quedo atento. Por lo menos este torrero me dá un buen motivo, y además es atento. Al rato insisto; Ezeiza me contesta de muy buena manera:

—Mire Víctor, ahora podría ascender porque no tengo tránsito, pero no tengo la autorización. Quede atento que voy a averiguar.

—Recibido Ezeiza, quedo atento. Víctor.

Seguimos dando vueltas y la gente esperando abajo. Al rato reitero la llamada y cortesmente, fuerte y claro me niegan el ascenso, informándome que debía llamar a Palomar. ¿a Palomar? pensé. ¡Qué raro!. La altura de control del ATZ de Palomar es de setecientos cincuenta metros. Y yo no estoy en su zona. Bue, en fin...

—Palomar, Golf November Víctor...

—PRRRRR RRRRR Llamando a Prrrrrr

—El Golf November Víctor sobre... si autoriza bla, bla, etc. etc. La respuesta llegó con bronca y desprecio infinito:

—¿y por qué no llama a Palomar?

Miro la frecuencia seleccionada y efectivamente había puesto 118,5 Morón. (Realmente merecería un fusilamiento inmediato por idiota). Me maldije mil veces por no haber traído los auriculares.

—Disculpe Morón, frecuencia.

Nos miramos decepcionados con los paracaidistas y decidimos regresar. Al público es probable que se le haya dicho que por problemas técnicos, por el viento, o algo así, no se pudo realizar el salto. ¡Piadosa mentira! En realidad no se hizo porque, con excepción de Ezeiza, no se nos prestó la menor colaboración.

¡Gracias muchachos! No se les puede reprochar nada. Cumplieron con los reglamentos. Fue todo culpa nuestra.

Al regresar, la torre de Torcuato me informa que me tengo que poner en comunicación con Palomar. Ya estábamos sobre San Fernando casi. No llamé. Tenía un gusto algo especial en la boca. No sé si me entienden.

Andrés Ricardo Pisani
Piloto comercial 4320
Avellaneda 4057
(1636) Olivos, Bs.As.

☛ *(Viene de 69)*

qué va?; partiendo de la base de que la idea original cuando se decidió crear el Fondo Permanente era para promover la Aviación Civil. También es necesario saber cómo se distribuye y bajo qué pautas se hace; siempre y cuando le den la información a **"Aerodeportes"**, a no ser que sea un secreto.

Señor Berriolo, usted tocó un tema del cual, en mis veinte años de esta actividad, nunca se ha hablado; con seriedad usted lo ha hecho por la preocupación del destino aerodeportivo, por eso le pido encarecidamente, por el bien de todos, que por medio de nuestra revista —que también le llega— se hable más sobre el tema, pero no con letras únicamente, sino con nombres y montos.

Aparte de todo esto y volviendo al inicio del Fondo Permanente, es de vital "importancia que conozcan, y nuestra obligación" —aparte de hacer la advertencia sobre el daño **"casi irreparable"**— de tratar de revertir esta situación ¿cómo? tratando de informar de-

talladamente sobre el mismo, entonces puede ser que nos movamos para cambiar la misma, porque si no el hilo se va a seguir cortando por lo más delgado (los aerodeportes).

Señor Director, sobre esto tenemos mucho que hablar, no quiero entrar a polemizar si hay que darle más al que vuela más o al que menos, pero sí sé que tenemos que fomentar la actividad aérea para agrandar el aerodeporte en toda la superficie del país. Señor Berriolo, usted empezó y por lo tanto yo le reitero mis felicitaciones.

José S. Streintenberger
Gualeguay 62
(3100) Paraná, Entre Ríos
Piloto Planeador 2233

AD: *Gracias por sus felicitaciones; en el editorial que usted menciona dijimos lo que creímos debía ser dicho en tales circunstancias. En lo atinente a montos, porcentuales y destino de las partidas del Fondo Permanente Para el Fomento de la Aviación Civil, a "grosso modo" la cosa es así: El total de lo recaudado es muy difícil de establecer pues son cifras que se manejan a nivel ministerial (Economía), y a nosotros la información concreta que nos llega al respecto es lo que aprueba el Congreso Nacional en el presupuesto anual; por ejemplo, para este año, la Ley de Presupuesto (con media sanción) contempla la suma aproximada de cuatro millones seiscientos mil australes; las quitas que sufrirá el Fondo y sus destinos fueron comentadas en el editorial que usted menciona en su carta. En cuanto a la distribución de las partidas aprobadas, hasta un 50 % está destinado a complementación económica, es decir las empresas aerocomerciales, a través de la Dirección de Aviación Comercial dependiente de la Secretaría de Transportes del Ministerio de Obras y Servicios Públicos; 29 % para las entidades aerodeportivas de primero, segundo y tercer grados, con pautas distributivas determinadas por el Decreto 2501/71 (para una información más actualizada, ver notas "Enriquezca su Información" en números anteriores de* **"Aerodeportes"***); el 21 % restante se destina al funcionamiento de diversos organismos: Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC); Instituto Nacional de Medicina Aeroespacial (INMAE); CIPE, centro de capacitación de personal de control de vuelo, radiotécnicos, etc.; Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DNA) y Consejo de la Industria Aeronáutica. Es verdad que este es un tema sobre el cual siempre se ha proporcionado muy poca información, casi siempre fragmentada, y ello ha dado pie a que se tejieran mil y una especulaciones a su alrededor. Lo cierto es que tan solo un porcentual de lo recaudado ingresa al Fondo —como dijimos, mediante aprobación del Congreso— y el resto pasa a rentas generales; concretamente este aspecto es el que cuestionábamos en el editorial del Nº 63. Ahora, si usted nos pregunta cuál es el porcentaje que pasa a enjugar déficits presupuestarios, la respuesta solo podrá darla el ministro Sourrouille y el equipo que elabora el proyecto de presupuesto. Coincidimos con Usted en que sería muy conveniente adoptar la actitud republicana de informar abierta y detalladamente sobre este tema, y no que administradores y beneficiarios deban aceptar los hechos consumados y manejarse, cada año, con pautas cambiantes e imprevisibles, que imposibilitan formular planes de actividad (ni hablemos de desarrollo), más allá del lapso que transcurre entre la aprobación de las partidas y la percepción de los fondos, casi siempre insuficientes y tardíos. ¿Ahora la cosa está un poco más clara?*

"¡Le Queda Chico...!" ✉

Señor Director: Le escribo para felicitar a los creadores de tan excelente revista. Lo que realmente me sorprendió fue la nota del Nº 64 titulada "Fénix, como el Ave". Me alegra saber que haya hombres tan apasionados por esas "viejas máquinas", que hacen todo para volverlas a la vida. Creo que a Guido Jontza el premio de la FAI le queda chico. Otro artículo muy interesante es el denominado "Tiempo Peligroso", del mismo número, pues su contenido es muy claro y explícito, además de ser muy importante, algo que cada piloto debe saber. Eso me da la pauta de que esta revista no solamente es informativa, sino que es didáctica. Lo saludo atentamente ¡Adelante con **"Aerodeportes"**!

Alejandro Balestrini
Piloto Privado 45245
Av. Libertador 855, 7° "A"
(1638) Vicente López, Bs. As.

AD: *Realmente Guido Jontza, con su excelente trabajo de restauración del "Curtiss Robin", nos ha dado un ejemplo y una gran alegría; felizmente hay muchos hombres que están en el mismo camino, con más o menos recursos, pero con el mismo apasionamiento por los antiguos. Gracias por sus conceptos.*

"Karukinka" ✉

Señor Director: Tengo el agrado de dirigirme a Ud. con el objeto de solicitarle tenga a bien publicar, de ser posible, los motivos por el cual la empresa de cargas aéreas "Karukinka" dejó de brindar sus servicios. La misma realizaba cargas aéreas entre Buenos Aires y Río Grande, Ushuaia. Le saludo atentamente.

Ricardo Emilio Wagner
Dr. Braun Menéndez 1500, 4to., 2
(1156) Capital Federal

AD: *La empresa mencionada operaba en cargas, principalmente alquilando bodegas, hasta hace algunos meses. Al no ser tema directo de nuestra competencia consultamos a personas vinculadas con el medio comercial, a nuestro requerimiento se nos contestó con la autóctona e ilustrativa frase: "Se fundió". Desconocemos otros pormenores.*

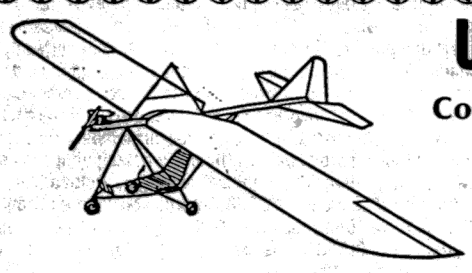
Joven con Vocación ✉

Señor Director: Me dirijo a usted con el fin de hacerle llegar mi más sincera felicitación por la labor cumplida con **"Aerodeportes"** y espero que continúen con ese nivel. Tengo 16 años y soy un fanático de la aviación, mi vocación es la ingeniería aeronáutica y acerca de ella quisiera preguntarle adónde debo dirigirme para obtener mayor información; además desearía saber adónde puedo conseguir cartas de navegación aérea. Lo saludo y muchísimas gracias.

Ignacio Tomasevich
Santa FE 3946, 6° "C"
(1425) Buenos Aires

AD: *Estimado Ignacio, puedes recabar datos respecto a la carrera de ingeniería aeronáutica en la Universidd Tecnológica Nacional, Facultad Regional Buenos Aires, Medrano 951, Capital Federal; Facultad*

(Sigue en 72) ☛

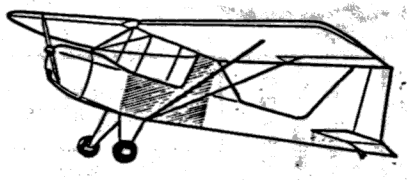


ULTRALIVIANOS

Construýalos Usted Mismo

O.R.D.

Casilla de Correo 22
1411 Buenos Aires



Envíe 0,60 A en Estampillas y Recibirá Nuestro Catálogo

(Viene de 71)

Regional Haedo, París 520, Haedo, Pv. Bs.As; Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Ingeniería, calle 1 esquina 47 (1900), La Plata. Las cartas de navegación aérea las puedes adquirir en el Edificio Cóndor, Avda. Pedro Zanni 250, planta baja, Cap. Federal. Gracias por tu carta y retribuimos los saludos.

Mujeres Pilotos

Señor Director: Me dirijo a Usted con el fin de solicitarle información respecto del artículo sobre la Asociación de Mujeres Pilotos de Francia; lamentablemente no recuerdo el número en el que se publicó ni el nombre de la reporteada. Quisiera saber la dirección y los datos de esa señora, para escribirle, pues deseo actualizarme sobre la aviación general en el mundo con respecto a la mujer. Desde ya le agradezco su atención. Atentamente.

Susana E. Erill
Piloto Privado 44607
Juan B. Alberdi 3427, 2° "E"
(1636) Olivos, Bs. As.

AD: *Usted se refiere a la señora Claudine Sobol-Oosterlinck, presidenta de la Asociación Francesa de Mujeres Pilotos, a quien puede escribirle al Aero Club de Francia, 6 Rue Galilee, París XVI, Francia.*

Saber Valorar

Señor Director: Le mando una gran felicitación por la revista; es muy buena y gracias a ella he aprendido muchas cosas, me ha puesto más al alcance de la aviación y me ha hecho sabe valorar ciertos temas que, debido a mi corta edad (17 años) les daba muy poca importancia o sentía casi indiferencia. Lamento que hayan retirado las láminas centrales, me gustaban mucho.

Me interesaría conocer si "AVEX" mantiene su ciclo de conferencias o reuniones informativas, y si es así cuándo. Además, cómo se puede inscribir uno a las visitas a los talleres de Aerolíneas Argentinas en Ezeiza y a los simuladores de Catalinas.

Desde hace poco tiempo estoy escuchando el programa radial "Encuentro en el Aire", da pena que sea tan corto porque es muy interesante. La sugerencia del señor Alejandro Cascante me parece excelente, coherente y lógica, una idea que los directivos de televisión deberían tener en cuenta ¿no? Lo saludo atentamente.

Marcelo Bianchi
Canale 1242
(1846) Adrogué, Bs. As.

AD: *Nos complace que la revista te haya servido para conocer y valorar —como dices en tu carta— distintos temas relacionados con la aviación. "AVEX", la tradicional institución que nuclea a constructores de aeronaves experimentales, finalizó en diciembre su ciclo de charlas correspondientes a 1986, y no hemos recibido noticias sobre los planes del corriente año; te sugerimos que les escribas a Casilla de Correo 3000 (1000), Buenos Aires, para recabar información. Las visitas a los talleres de Aerolíneas Argentinas y simuladores de vuelo por ahora están suspendidas, y cuando reanudemos estos interesantes "tours aeronáuticos" lo informaremos por medio de la revista. "Encuentro en el Aire" si bien dispone de un espacio muy limitado, es una audición que ya anda por las 300 audiciones, un mérito de persistencia realmente inédito que se debe a su creador señor Francisco Alvarez; por si alguno todavía no lo sabe, se transmite por Radio Provincia de Buenos Aires en 1270 Khz, los viernes a las 13.45. En cuanto al programa televisivo que nos están proponiendo varios lectores, estamos en eso, solo tenemos un pequeño problemita: el segundo en TV sale algo así como setenta australes; en cuanto solucionemos esta nimiedad ¡estaremos en el aire! Un abrazo, estimado Marcelo.*

Pino Spruce

Señor Director: Satisface enormemente que todavía haya gente que se preocupa por las actividades aeronáuticas en forma tan intensa; los felicito. Deseo formularle una pregunta: ¿Qué madera puede sustituir el pino spruce en la Argentina? Disculpándome por la molestia, lo saludo cordialmente.

Aldo Hernán Bordón
Pringles 380
(3700) Pres. R. S. Peña, Chaco

AD: *Satisface enormemente que todavía haya lectores que nos "aguanten"; los compadecemos. Respecto a su pregunta —y ahora en serio— el pino de spruce puede ser reemplazado por hemlock o lenga; seguramente le convendrá comprar el fascículo N° 9 "Maderas" editado por la EAA-Argentina, Valle 1362 (1406), Buenos Aires. Lo saludamos cordialmente.*

Desde un avión hasta un tornillo
todo lo que usted compre o venda
PUBLIQUELO GRATIS
EN AEROVENTA

aero venta

LAS PAGINAS AMARILLAS
DE LA AVIACION CIVIL

Av. Triunvirato 5570 4° 12 (1431) BUENOS AIRES Tel. 541-4350

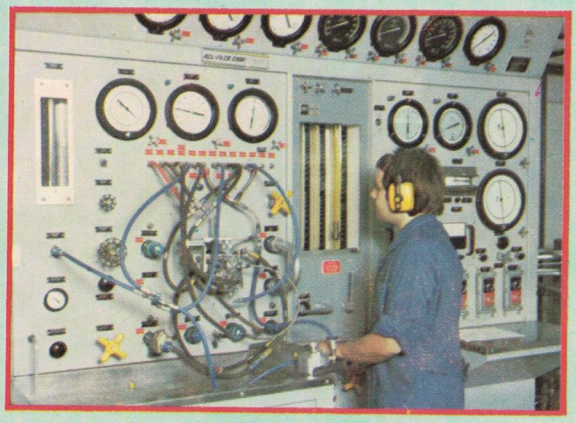
SUSCRIBASE...!

AERODEPORTES

Correo Argentino Central y Suc. 3-B y 13-B	Franqueo Pagado Concesión N° 5457
	Tarifa Reducida Concesión N° 4496 Código Postal 1170

Publicación mensual, registro de la propiedad intelectual N° 261.912. Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723. Las opiniones vertidas en artículos bajo firma son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no necesariamente compartidas por **CADEA** ni la dirección de **"Aerodeportes"**. La dirección se reserva el derecho de publicación de colaboraciones no solicitadas; los originales no se devuelven. El hecho de que en los artículos se mencionen los nombres de determinadas compañías o productos, no significa que **CADEA** ni **"Aerodeportes"** los favorezca ni recomiende con preferencia a otros que no sean mencionados; dichas citas responden a la opinión de los firmantes y no a gestiones publicitarias. Se autoriza la reproducción total o parcial de los artículos y notas publicados con expresa mención de la fuente y del autor. Dirección, redacción, administración y publicidad: Anchorena 275 (1170) Buenos Aires, República Argentina, teléfono 87-2320. Impreso en Talleres Gráficos Alemann SRL., 25 de Mayo 626 (1002) Buenos Aires. Distribución en Capital Federal y Gran Buenos Aires: Distribuidora Gómez SRL., V. Martínez 1606 (1023), Buenos Aires. Distribución en el interior: Bertrán SCA, Santa Magdalena 541 (1277) Buenos Aires.

OK SIPER



La más alta tecnología, respalda y garantiza cada unidad reparada por SIPER. Agente internacional de garantía "Bendix" para sistemas de combustible de turbinas o motores de combustión interna.

SIPER es la única empresa de servicios que realiza recorridas generales íntegramente en sus talleres, con garantía total y a menor costo final.

STOCK PERMANENTE DE MATERIALES

Servicio rápido especial para aeroaplicadores.

DISTRIBUIDORES DE:

- TELEDINE CONTINENTAL MOTORS
- BENDIX
- AVIALL
- REMACHES CHERRY
- SNAP ON TOOLS
- CHAMPION
- VALENTIN GmbH-TAIFUN 17E
- INSERTOS ROSAN

TALLER AUTORIZADO AVCO LYCOMING

SIPER AVIACION S.A.

3 de febrero 2080 - (1646) San Fernando - Tel. 744-0830/9802 - 745-4433/4344
Pcia. de Buenos Aires - República Argentina - TELEX: 26082 SIPER AR

RENAULT

Para llevar ventajas de mucho peso: TRAFIC

Venga a conocer las ventajas del Trafic: capacidad, confort, robustez, potencia, economía, versatilidad...
Nosotros le sumamos las nuestras: rapidez y eficiencia en un servicio de avanzada tecnología... y excelentes planes de financiación.
Hay 16 modelos de Trafic; venga a elegir el suyo.
Lo esperamos.

CENTRO AUTOMOTORES

Concesionario Renault

Av. Córdoba 3650
Oro 1744
Av. Corrientes 4242
Capital

CONCIV

Concesionario Renault

Av. Cabildo 4131 - Capital
Av. Cabildo 2209 - Belgrano

ROMBO SUR

Concesionario Renault

Av. H. Yrigoyen 8237 - L. de Zamora
Laprida 640 - L. de Zamora
Av. Ant. Argentina 1500 - Llavallol